MALDONADO Y SU REGION



Carlos Seijo

Carlos Seijo

MALDONADO Y SU REGION



CARLOS SEIJO

MALDONADO Y SU REGION

SEGUNDA EDICION
INTENDENCIA MUNICIPAL DE MALDONADO

José Estéban Seijo (Editor)
Impreso en Katela S.A.
Montevideo - Uruguay
Mayo - 1999

A Don Carlos y su 5ª

«Hijo espiritual de San Carlos, estudioso de su historia, su tiempo lo dejó en palabras y en ellas viven los que ya pasaron...»
1862 - 1956

Palabras de la placa conmemorativa a Carlos Seijo frente a la Rural de la Ciudad de San Carlos.

Fundación de Maldonado

Desde un principio según una Real Cédula de fecha 10 de 1723, se le da orden a Zabala, a fin de que fortifique y pueble a Montevideo y Maldonado, «para contener los portugueses en sus límites". (1).Más tarde este expresa que «en cuanto a fortificar, y Poblar a Maldonado no era materia ymposible, en la positura presente, por estar a distanciã de treinta leguas de Montevideo, aunque el terreno es árido y fragoso para población, y que aviendo de atender a los dos Sitios que daría el principal que es Montevideo...» (2)

En una carta de fecha 6 de Enero de 1730, repite, que habiendo salido con el ingeniero Petrarca, para reconocer las costas de Maldonado y Cabo Santa María, (Punta del Este) cuyos parajes observó, eran incapaces para poblaciones por hallarse formados de montañas de arena.

Entre tanto aquella localidad ya había tomado su nombre, debido a un faenero llamado Francisco Maldonado que se estableciera allí.

Viana después de hacerse cargo del gobierno de Montevideo, pasa personalmente a reconocer los territorios de su jurisdicción, para imponerse de sus cualidades y situaciones.

Por consiguiente, con fecha 4 de Diciembre de 1755 Le dirige a Julián de Arriaga, exponiéndole «lo preciso y conveniente que era formar dos poblaciones; una sobre el puerto de Maldonado y otra sobre el

(1) Véase Apéndice Nº 1.
(2) Revista del Archivo G. Administrativo. t. I, pág. 79, Montevideo 1885.

territorio de las Minas...».

Viana, anticipándose, había por su propia cuenta principiado con la primera de estas «en la qe. tengo ya puestos catorze vezinos, con sus repartimtos. de Tierras y otros utensilios conque las cultivan para su alimento valiéndome de arvitrios que no han gravado ni ala Rl. Hazda. ni al Público».

Entre el número de aquellos encontrábase uno llamado «Benito Brioso, que en 1755 vino con un hermano suyo y otras familias, formándose el pueblo como a una legua de distancia de donde está situado hoy Maldonado, en un lugar que varios lustros después, estuvieron las caballadas del Rey, en el Rincón del Diario cerca del Portezuelo que llaman de la Ballena, en cuyo paraje se mantuvieron como dos años...» (3)

Viana para proseguir en tan importantísima empresa y escaseando el dinero, se propuso conseguirle con el producto de dos títulos de Castilla para «que se veneficien a Personas Ill.es. de esta Provincia, y remitiéndomelos con los nombres en blanco podré solicitar quien los reciba por el valor mas subido que les pueda sacar... « (4).

Volvióse a explicar que dichas poblaciones con facilidad y poco gasto se llegarían a establecer.

Para cada una bastaban 30 hombres y mujeres, «casales» de los muchos que había en la jurisdicción de Buenos Aires, sin mas bienes que su jornal. De modo que su reclutamiento no era dificultoso, sobre todo dándoles para avecindarse y principiar a mantenerse, todo cuanto se especificaba en el plano o prospecto que adjuntaba. (5)

También esa población de Maldonado serviría para abastecer los navíos que tocasen allí, así como los que navegasen por el Río de la Plata.

Y que si se levantaba alguna fortificación impedirían que los enemigos se refugiaran en el puerto, en busca de aguadas y leña; o que los extranjeros estableciesen alguna colonia. (6)

El plano al cual se hacía referencia regulaba el costo de las dos poblaciones propuestas. Cada una importaba la suma de 103.700 ps.

Habiendo transcurrido año y medio, Viana vuelve de nuevo a recordarle al rey su proyecto y las ventajas que se lograrían, por lo cual

(3) Ernesto Villegas Suárez, Punta Ballena : El bosque de Lussich. 1921. Montevideo.
(4) Archivo General de la Nación. Montevideo. Adq. Dr. Mario Falcao Espalter. Caja 1, carp. 8, doc. 5.
(5) Véase Apéndice n.º 2.
(6) Archivo General de la Nación. Montevideo. Adq. Dr. Mario Falcao Espalter. Caja 1, carp. 8, doc. 4.

temía no hubiera llegado a su poder; y que a pesar de «haber estado ausente veinte meses en la Expedición de los Pueblos de Misiones, siempre he permanecido en el desvelo de conservar los Catorce Pobladores que puse en la de Maldonado, los que con efecto han subsistido y se hallan oy haciendo sus sementeras, y criando sus ganados con ánimo gustosó de no desarraigarse de aquel Parage».

Refiriéndose a los indios de los pueblos de San Lorenzo y San Miguel, que le parecen de alguna utilidad, piensa que en ninguna parte pueden acomodarse mejor que en Maldonado; y así lo hace presente al Capitán General Don Pedro de Ceballos y al Marqués de Valdelirios, quienes convinieron en que los trajese a su retirada.

Con esta conformidad, completa un número de siete familias, cuya lista adjuntaba; (7) y que estuvo manteniéndolas mientras permanecieron en Montevideo, hasta que resuelve trasladarlas «a la dha. Población



Joaquin de Viana

de Maldonado adonde van gustosos. Allí tenga ánimo de que se establezcan con los catorze primitivos Pobladores y biban en la misma conformidad que aquellos, cultivando la tierra con sus sementeras, y criando Ganado para cuio principio les he de dar lo que en la relacion consta sin que para ello grabe al Publico, ni al Herario de V. M; pues las Vacas y Caballos son de los que se han decomisado a los Ladrones y contrabandistas que los robaban.... de cuias Pressas boy formando la estancia de V. M. para la subsistencia de la tropa, y desterrados...»

Viana agregaba que la referida «Colonia se hallaría mas aumentada, a no haber mediado su ausencia; y por otro lado ignoraba todavía si

(7) Véase Apéndice Nº 3.

es que pareciera excesivo el costo estipulado o inadmisible el arbitrio propuesto». (8)

Tres meses después, es decir, el 25 de Noviembre de 1757, cuenta el haber reunido las familias de indios al núcleo que tiene empezado en el puerto de Maldonado antes de su expedición a las Misiones.

A quienes debe repartirles terrenos donde levantar casa y estancia para cría de sus ganados.

«Se hallan en todos establecidos treinta y siete vecinos. Diez y nueve mujeres, veintiseis muchachos y veintidos muchachas, teniendo todos estos al presente 1616 cabezas de ganado vacuno, 104 caballos, 394 yeguas, 650 ovejas y catorce carros, (carretas) para el trajín de sus labranzas y maderas.» (leña). (9)

Sería entonces cuando «habiendo venido el mismo Viana, les dijo debía mejorarse la situación, poniendo el pueblo en otro terreno y acercándolo al puerto... para su resguardo, lo cual se verificó, sin dilación deliniose la nueva población y se construyó una capilla...» (10)

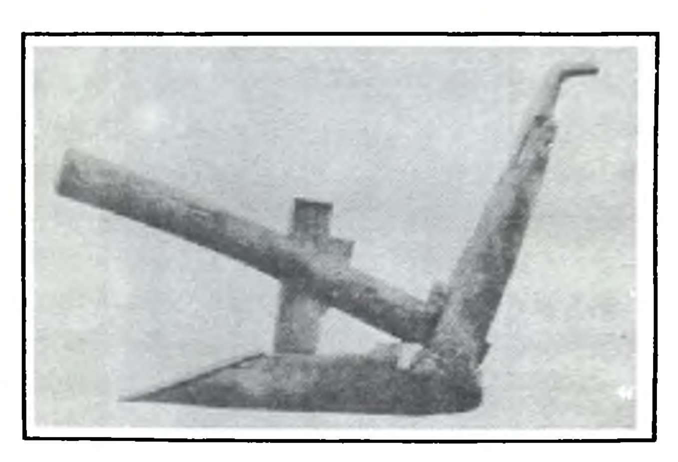


Fig. 1 Arado antiguo.

Según su proyecto antes presentado, esperaba que en Pocos años se hallaría bastante en aumento aquel pueblo, por su situación y sus campañas tan fértiles; que para eso debía concedérsele los mismos privilegios de cuando se fundara Montevideo.

El referido gobernador informaba el 12 de Junio de 1760, del esmero con que se dedicó al desempeño de sus obligaciones y al aumento

(8) Archivo General de la Nación. Montevideo. Adq. Dr. Mario Falcao Espalter. Caja 1, carp. 8, doc. 12.
(9) Ibid. Caja 1, carp. 9.
(10) Ernesto Villegas Suárez. Punta Ballena. El bosque de Lussich. Montevideo. 1921, pág. 15.
(11) Archivo General de la Nación. Montevideo. Arq. Dr. Mario Falcao Espalter, Caja 1, carp. 7, doc. 8

de la población de Maldonado y de las haciendas; por ser aquellas de las tierras más fértiles y abundantes de aguas de la parte del norte del Río de la Plata.

Además, que viéndose «los vecinos sin la correspondiente salida del producto de sus frutos y el mas principal de cueros», (11) pide se le conceda un navío de registro para aquel distrito.

El Cabildo, Justicia y Regimiento de San Felipe y Santiago en una nota de fecha Junio 16, hacía presente que desde más de un año hallábase establecida en el puerto antes citado, una nueva población en número de 21 vecinos.

Y que en el siguiente ya contaba: con «ciento y veinte Personas...» (12)

Entre estas había también un franciscano que aquel le solicitara al «Padre Presidente del Hospicio de San Francisco», establecido en Montevideo.

En 1763 la colonización se iniciaba: «Y an empesado algunos ha arar las tierras y los demás estan acavando de componer sus arados». (13.) (Fig. 1)

Pese a todo, los vecinos continuaban impertérritos sus tareas de siembra y sus cuidados por el acrecentamiento ganadero... las sementeras «an empezado ya acontar, sus trigos q.e estan mui ermosos». (14)

Ya en 1767 existía «la Barraca q.e sirve de Hospital q.e estaba en estado inhabitable y que desde ántes por la noche no se la daba luz». (15)

Posteriormente los vecinos se vieron obligados a ayudar para sostenerlo, pues Antonio Mondragón le acusaba recibo a Bernardo Blanco del dinero producido a beneficio de aquella institución. Es decir, el importe de dos mil tejas, mil ladrillos y una cuartilla de cal, donadas. (16)

José L. de la Quintana, seis años mas tarde daba noticia de las casas que se habían construido. (17) Una de las antiguas existente, (F{g. 2) aún puede verse en la calle José Dodera.

---

(12) Acta del Cabildo. Montevideo. 16 de Marzo de 1761. t. III, pág. 207.

(13) Ricardo R.. Caillet - Bois, Apuntes para la historia de Maldonado. Revista Histórica Montevideo, 1942, t. XIII, pág. 332.

(El arado es igual a los que usaban los nativos, en Yanque, Perú, pero sin la placa de metal.)

(14) Ibid pág. 337.

(15) Ibid pág. 338.

(16) Archivo General de la Nación. Montevideo, Caja 85, carp. 9, doc. 20.

(17) Véase Apéndice Nº 4.

Se contaba en 1778 con el personal siguiente: 5 hombres para la conducción del ganado con destino al consumo, 4 en las carretas para proveer de agua a la tropa, 4 en los que llevaban la carne al pueblo, 8 en el matadero y 4 para cobrar los décimos.

En 1780 figura el siguiente «Padron del partido de Maldonado», referente a la indiada y la gente de color.

«Indios	365 hombres	210 mujeres	
Mulatos	142 hombres	33 mujeres	
Negros	26 hombres	17 mujeres	
Esclavos	18 hombres	15 mujeres	Total 724»(18).

Entre tanto el proyecto y plano especificado que Viana presentáse desde un principio es de suponer que no tuviera andamiento, porque después de largo tiempo - en 1781 - Francisco de Sostoa avisa que han ido «a establecerse en Maldonado 227 personas de familias Poblado-

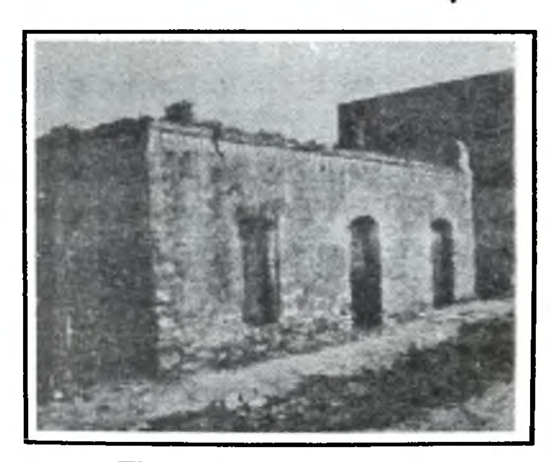


Fig. 2 Casa primitiva.

ras. Fueron en un bergantin todas las que se pudieron cargar y las restantes por las carretas del rey". (19)

Transcurridos 18 días, Rafael Pérez del Puerto le escribe que entre los enviados, se hallaban 10 personas más que no estaban en la lista; pero que les dará cabida sin inconveniente alguno.

Pasadas dos semanas se dirige al mismo Sostoa acusándole recibo « de las medicinas para el hospital y además 180 herramientas destinadas a la labranza». Para repartir «entre las familias pobladoras

(18) Archivo General de la Nación, Fondo ex-Museo histórico. Montevideo. Caja 2.
(19) Ibid. Caja 106, carp.3, doc. 90.
(20) Ibid. Caja 108, carp. 7, doc. 148.

que últimamente se han conducido a aquel destino». (20).

Trescientas sesenta y nueve personas - sin contar los de su jurisdicción - componían la población de Maldonado en el año 1783. (21).

Diego de Alvear cuando la visitó al año siguiente, consignaba: «Su vecindario apenas subirá a 300 personas, los más labradores y gente de campo y algunos portugueses desertores fugitivos de sus colonias fronterizas. Todos moraban en casas o ranchos de paja embostados, que son las únicas habitaciones de todo el pueblo, sin exceptuar la iglesia, situada en uno de los testeros de la plaza y servida por un solo sacerdote....»

En 1786 Man.l Ignº Fernández le confirmaba esto mismo al marqués de Sonora. Es decir, que era «compuesta solamente de algunos edificios baxos y miserables, como que la maior parte son ranchos de piedra y 'barro cuviertos de paja o quincha...»

Ese año fue erigida en ciudad..

El C. I. y R. de Maldonado en Septiembre 17 del año siguiente le envía al virrey Marqués de Loreto, una relación circunstanciada de las poblaciones y partidos del distrito a su cargo: «Esta capital con sus inmediaciones próximas tiene vecinos 114 (los de extramuros). Nota : No van inclusos los Pobladores». (22).

Cinco años más tarde Nicolás de Arredondo a Pérez del Puerto, le ordena que: «Segun mi Decreto de 5 del anterior Enero (1792) los tres Pueblos indicados que han de establecerse.... se les señalarán sus términos y particulares territorios, empezando por el de Maldonado... Hecho el reconocimiento y la ubicacion, se trazarán estos, (los planos.) demarcando la Plaza y Calles... Se formarán los presupuestos del costo de cada casa de familia, la Capitular e Iglesia.»(23).

Es de suponer que la expresada demarcación no regiría para este pueblo, pues como acabamos de referir, según datos de Brioso, Viana ya la había llevado a cabo.

Además, en el archivo del Juzgado L. D. de Maldonado encuéntrase un documento fechado el 3 de Agosto de 1761, referente a Juan Plá, que dice: «fué soldado como hace el tiempo de seis años que se halla en ésta poblacion de Maldonado, con su muger e hijos, en la cual tiene edificado un rancho que hace frente a la Plaza por el Oeste, su fondo al Este y lindando por el Sur Calle por medio con Francisco Perez». (Hoy esquina Sarandí y 25 de Mayo).

---

(21) Ricardo R. Caillet - Bois, obr. cit. Apéndice Nº 4, pág. 356.
(22) Archivo General de la Nación. Montevideo. Libro 269, pág. 182.
(23) Ibid. Libro 270; pág. 139.

A juzgar por este detalle, Plá al establecerse, el pueblo ya estaba delineado en la forma que figura hoy en día; y según la noticia de las casas construidas desde 1773, consta que lo fueron dentro de un plano ya pre-establecido.

En Setiembre de 1793 los cabildantes recibieron orden de que se,considerase como un «Pueblo de nueva creación, colocando en él las familias Pobladoras que se pudieron y se han ido colocando».

El marqués de Avilés, el 18 de Marzo de 1800 manda formar pueblos y donar campos de estancia y chacra a los pobladores del departamento de Maldonado, para obtener hacendados o estancieros útiles; y también que hubiera tierras que se destinaran a la siembra del trigo, legumbres, frutas y verduras para su respectiva provisión.

A cada una de las familias se les daría en propiedad la suerte de estancia o chacra que le acomodase o tocase; así como la correspondiente habitación que se compondría de un rancho regular fabricado de las mismas madera y paja que se hallaran por aquellos montes.

Construidos por cuenta del rey y finalizados, se trataría entonces de la recogida del ganado cimarrón para repartirselo en propiedad; pero a condición de que cada uno ayudara para conseguirlo. Esa facultad era por el término de 4 años.

El comisionado se encargaría de anotar el día en que se empezara el año de manutención de cada familia. Se le daría dos yuntas de bueyes, el trigo y demás semillas que pudieran sembrar; así como los aperos precisos para la labor o su equivalente en dinero.

La propiedad de los solares, casa, chacras o estancias que se les concediese sería absolutamente a condición de poblarse, poseerla y disfrutarla durante 5 años.

Pocos meses después, por coincidir la llegada de las familias pobladoras procedentes de La Coruña con destino a la Patagonia, parte de ellas pasan a establecerse en Maldonado. (24).

Francisco Aguilar cuando llegó de las Islas Canarias en 1810, trajo consigo algunos colonos; y según de María «esta primera expedición

---

(24) Véase Apéndice Nº 5.

(25) Los de Canelones y de algunos otros pueblos, abonaban al principio 1 $ o 12 rls.; y después se les aumentó hasta 3 $, que era lo establecido en 1825.

(26) A Rafael Cedrés, Miguel Aparicio, Juan Bautista García, Feliciano Alvariza, Eusebio Perea, José García, Marcial Rodríguez, Francisco Poyre, Manuel Pérez, José Fernández Miranda, Manuel Vidal (carolino), Francisco Robayna y Juan Plá.

En 1821 a Francisco López, Juan Cabrera, Pedro Cubelos, María González, María Fernández, Antonio Veiga, Manuel Cabral, Marcos Hernández, Andrés Saturnino Piriz y Antonio Sandoval (vecino de San Carlos).

En 1822 a Juan Reyes Pérez, Juan Aguiar, Diego Martin Martínez, Juan Plá, Francisco

fué por su cuenta y riesgo, quien solo en el transcurso del año 35 había introducido 640 de ellos, que fueron otros tantos pobladores. Hombres útiles a los que les daba tierras y habitaciones

Es de creer que una mayor parte la destinara a la comarca fernandina.

Establecidos los colonos en los terrenos de propios de la ciudad estaban obligados a pagar un canon anual por cada cuadra. (25).

El año 1820 el «Ilustre Cabildo» les concedió a estos, sitios (solares) de 25 varas por 50, con obligación de edificarlos. (26).

He aquí ahora la «Razón de los párvulos que nacieron y fueron bautizados» allí durante «los doce meses del año de 1525: Varones blancos 60, mujeres id 53. Varones de casta y mujeres de esclavos 30. Libertos 10». (27)

Otra clase de pobladores trajo Antonio Jose Mesquita, es decir 273 africanos que introdujo en Maldonado a principios del año 1835 en el patacho portugués «Delfina», que el gobierno declaró pupilos, y mandó enajenar a 200 pesos cada uno.

La expedición siendo de propiedad de aquel, al año siguiente tuvo que abonársele al precio antes citado, cuyas sumas hallábanse depositadas en Tesorería.

El 27 de Enero de 1816 se creó el departamento de Maldonado, estando incluidos el de Minas y de Rocha. En 1837 se separó del primero y en 1880 del segundo.

Puerto de Maldonado

Está formado por la ensenada (emprendida entre Punta del Este y Punta Ballena, siendo su anchura de unos 10 1/2 kilómetros. (28).

Cuando Solís anclara el 2 de Febrero de 1516, le dió el nombre de

González (de Pan de Azúcar), Francisco Santos, Manuel Bonilla, Francisco Pereyra, Leonardo Pereyra, Gregorio Pereyra, Manuel Brun, Domingo Gutiérrez, Antonio Martínez, Carlos Olivera, Mario Jacinto Acosta, Pedro Varela, Andrés Bernardez, Domingo Márques, Juan de la Cruz Rosas, José Pintos Gómez, Rafael Antonio de la Fuente, Juan Manuel Acosta Pereyra y Sebastián Roso.

En ese mismo período se les concedió también en los ejidos, fracciones de terrenos y chácaras para sementeras, a Luciano Gracia, Eusebio Perea, Manuel Pereyra, Pedro Beira, Carlos Lacalle, Manuel Coello, Marcos Hernández, Juan Manuel Acosta Pereyra, Josefa Alvarez, Alberto Camino, Francisco Calamet, Francisco Aguilar, Matías Betancur, Manuel Núñez Fagundis y Cayo Aparicio.

(27) Archivo General de la Nación. Ex-fondo del Museo H. Nacional. Montevideo. Libro 272.

(28) Véase Apéndice Nº 6.

la Candelaria, por la recordación del día de esa fecha.

Diego García en 1527 encontró que la «Isla de las Palmas» (Gorriti) es muy buen puerto para «algunas naos que quieran pasar que vayan en el estrecho»....

Hernandarias y Gaboto le llamaban: «el puerto de los barcos», lo mismo que en tiempo de los faeneros, del corambre; y también después', «puerto menor».

Valdés de la Banda en 1600 relataba, que la entrada, del lado del poniente era mejor que la del Este. Por causa del bajío que tiene en el medio y que podrían caber aunque fueran 200 navíos de todos los portes.

Tomaron las dimensiones de la bahía y sondearon sus fondos. (Fig. 3).

El gobernador de Buenos Aires temiendo q ue pudieran haberse poblado los portugueses en ese destino o sus cercanías, comisionó al capitán Juan Miguel de Arpide para cerciorarse.

Era en el año 1673 cuando desembarcó en aquella ensenada, junto con el padre Diego Ruíz, Antonio Roxo, su ayudante y alguna gente del presidio.

Recorrieron la costa para reconocerla y buscar alguna aguada, a fin de hacer provisión; la que halló en una quebrada que hacía la tierra firme y quedaba al noroeste de la isla, siendo de agua buena y corriente. (29)

Más adelante encontraron una laguna grande (la de El Sauce) y desde la altura descubrieron con el anteojo de larga vista, algun ganado vacuno por las laderas vecinas,y avestruces y patos.

Diez años después, el gobernador de Buenos Aires le escribía a S. M. de que «el parage de el Puerto de Maldonado, por la esterilidad de sus tierras convecinas no convenga que se pueble». (30)

El 15 de Mayo de 1691, el gobernador del Río de la Plata, Don Agustín de Robles le daba cuenta a S. M., de que al llegar al referido Río, procuró reconocer la isla de Maldonado y sondear su puerto, donde tuvo ocasión de examinar sus excelentes condiciones. (31)

Transcurridos tres años, el gobernador de La Colonia, Francisco Naper de Lencastro, con fecha 10 de Enero de 1694, en su dictamen, consideraba que en el puerto de Maldonado existían mayores dificulta-

(29) La que fluye de «La Turbera».

(30)Archivo General de Indias. Estante 76, cajón 2, legajo 22, Signatura moderna, (Audiencia de Charcas, legajo 261).,

(31) Catálogo de documentos del Archivo de Indias, en Sevilla, referentes a la República Argentina. 1778 - 1820. t, I, pág. 398. Buenos Aires. 1910.

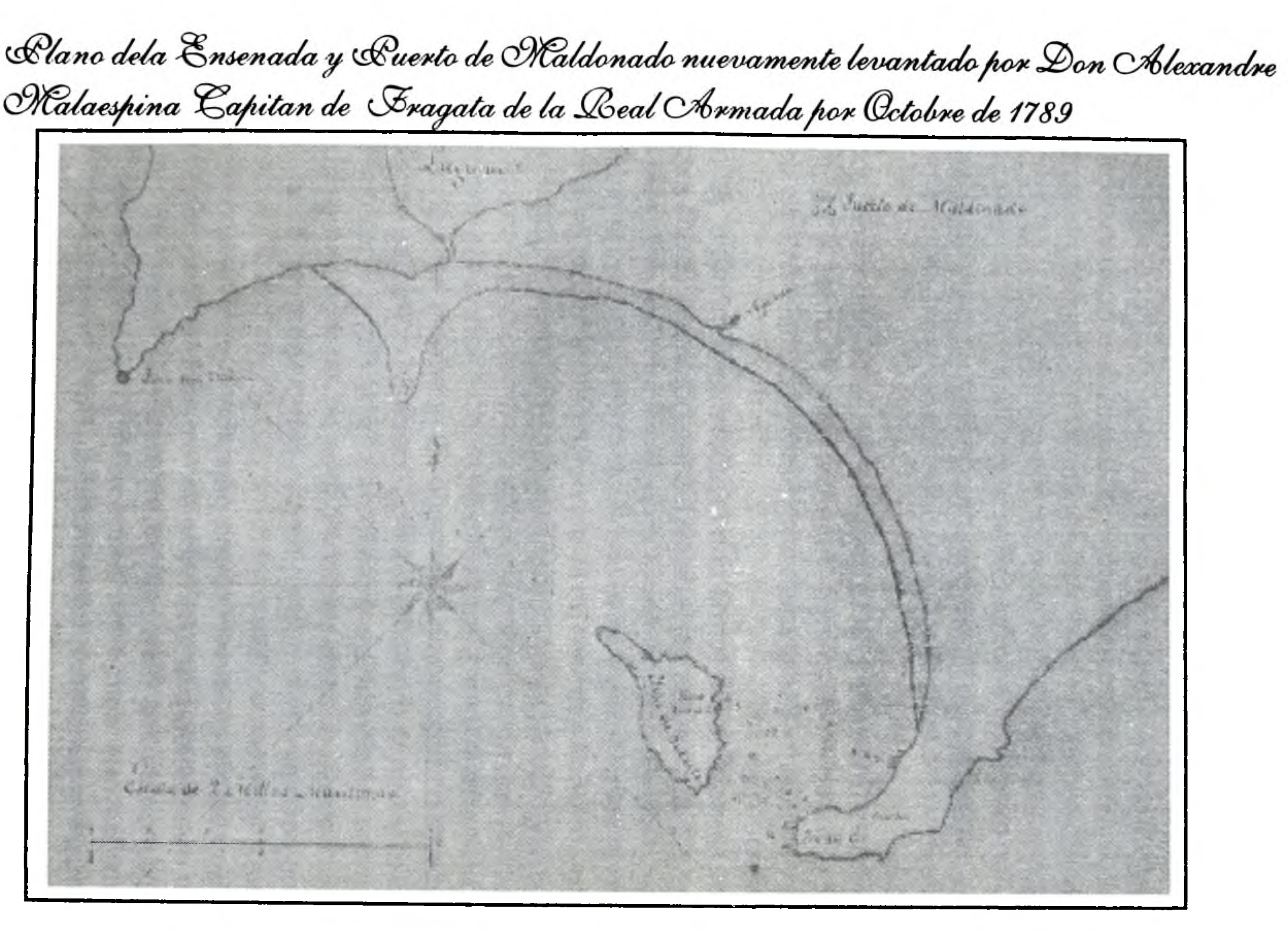


Fig. 3 Plano de la bahia

des para utilizarle, porque próximo al fondeadero de las embarcaciones, frente al abrigo de la isla (Gorriti) no habia sitio capaz en tierra firme para poblarse. Debido casi a un cuarto de legua de dunas, que era necesario atravesar para llegar al terreno firme, dificultaría mucho la descarga de las embarcaciones, conducción de la artillería y demás materiales.

Agua para beber se encontraba muy poca, por tratarse de unos pequeños manantiales que a corta distancia desaguaban en el mar.

Ninguna leña, ni de donde conseguirla y además muchos parajes con algunas serranías que ocupaban la campaña.

Aún cuando tales dificultades se pudiesen vencer, siempre el gasto sería mayor; ya que se necesitaría construir un fortín en el puerto para defenderle y otro en la isla, que era por donde pasaban las embarcaciones. (32)

El 6 de Enero de 1730, Zabala llega hasta Maldonado, acompañado por el ingeniero Domingo Petrarca, para informar al rey sobre sus costas y su puerto. El dictamen que diera fue completamente desfavorable y exagerado:

«La ensenada la forma una isla del mismo nombre, reducida.... y expuesta a inundarse casi toda en los temporales. Por dos extremos se entra en dicha Ensenada; por el de la parte del norte dista mas de legua y media la tierra firme, y es la comun entrada, incapaz de poblarla, porque en el referido estremo de la isla no se puede formar batería a causa de las inundaciones, y en tierra firme seria de poca utilidad. Por la parte del Sud hay un quarto de legua desde el extremo de la isla a tierra firme, y esta distancia la ocupa una punta de piedras, formando una canal, que solo admite con peligro un solo navío. El puerto se halla al corto abrigo de la isla, y es a la medianía de ella, donde se pone una señal. Cabrán como cinco o seis navíos, pues lo demás de dicha Ensenada, aunque es muy dilatada, no tiene reparo ni agua en muchos parages para. fondear los navíos, por lo que en ningun tiempo parece ser apetecida de ninguna nacion etc.». (33)

En cambio el Padre Lozano pensaba más favorablemente al encontrar que debido a la isla, hacía un excelente puerto donde se podía asegurar cualquier flota, por numerosa que fuera, no sólo de los vendabales que solían ser furiosos, sino también de los piratas o corsarios. Porque siendo tan estrecha su boca, con poca artillería podía defenderse.

(32) *Inventario dos Documentos relativos ao Brasil por Eduardo de Castro e Almeida. Río Janeiro. 1921, t. VI, pág. 213.*

(33) *Gregorio Funes. Ensayos de la Historia Civil de Paraguay, Buenos Aires etc., t. !, pág. 2. Buenos Aires. 1817.*

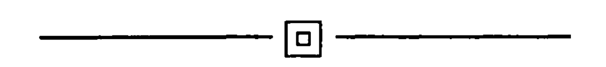
Cuando vino el abad Pernetty, año 1763, anclaron en proximidad de la isla para aprovisionarse de agua y víveres.

El comandante del fuerte acojió muy cortésmente a sus enviados y les concedió todo lo que pedían.

La ciudad hallábase entonces fundada desde hacía pocos años y en las costas de sus alrededores notaron que contenían dunas bajas de arena.

Así como a la distancia se divisaban algunas alturas, llamadas las sierras de los Maldonados. Que no se veían árboles, pero sí muchas tropas de ganado vacuno y caballar.

Dos años después, habiendo llegado tropa de España, Ceballos hizo destacar dos compañías para guarnecerla.



En 1769 se levantó un plano hidrográfico en colores de la ensenada, con todos los sondajes para el servicio de los navegantes, hecho por Domingo Petrarca.

Según una carta, de Juan José de Vértiz a Arriaga, en 1772, le daba aviso de la llegada del ingeniero Joaquín del Pino, al cual lo había destinado a reconocer las obras de Santa Teresa y Maldonado.

En 1778 se tuvo un dictamen parecido al de Zabala, dado por una junta compuesta del brigadier e ingeniero en jefe Ricardo Aylmer, del gobernador Joaquín del Pino, del ingeniero Bernardo Lecoqc y otros más.

Contestaban a un oficio recibido para informar sobre las ventajas y defectos de aquel puerto. «Despues, de haber reflexionado y meditado sobre todos los inconvenientes de, su ensenada e inmediaciones, se dió por inútil y sin ningun valor, por falta de abrigo, y de mucho perjuicio para el comercio establecido.

«Al mismo tiempo no era capaz de servir de freno para potencia alguna que intentara invadirlo». (34)

Y a este respecto no se equivocaron, tal como pudo comprobarse durante las guerras con Portugal y Gran Bretaña.

Además agregaban «que hecho puerto Maldonado, las em-

(34) Archivo General de la Nación. Ex-fondo del Museo Histórico Nacional. Montevideo. Caja 4.

barcaciones, es cierto que tendrían al menos la ventaja de no pasar cerca del Banco Inglés; pero en cambio todas las mercaderías que transportaran, era necesario conducirlas en lancha hasta Buenos Aires; con bastante mayor costo y peligro por los temporales.

Para Montevideo o la Colonia irían por tierra. Por consiguiente la habilitación del puerto la encontraban imposible, por haber necesidad de echar a pique embarcaciones y arrancar escollera de una magnitud considerable, a causa de la correntada de la Boca Chica.

En 1782 el virrey de Buenos Aires mantuvo allí una lancha de un palo, que relevaba de contínuo para tenerla al servicio de las autoridades (35) y que subsistió basta 1798.

Azara a su vez, expresaba que el referido puerto era muy vasto, su anclaje excelente y tenía bastante agua para los más grandes buques; pero que el único abrigo era del lado de la Isla de Gorriti. En 1789 levantó un plano completo.

Diego de Alvear habiendo visitado a Maldonado en 1784 (36), dió en cambio datos bien desfavorables. Es decir, que el puerto no tenía de tal más que el nombre, y ser una rada abierta Que la entrada principal aunque espaciosa, precisaba no acercarse demasiado a ninguna de sus costas, a causa de un bajío que ocultaba la isla, al noroeste.

Lo mismo la Boca Chica, contenía a medio «freu», otro bajo peligroso.

Por consiguiente, el legítimo fondeadero debía ser al N. y N. O. de la citada isla, a corta distancia de ella y con fondo de greda; evitando igualmente la mar del S.O. de la Boca Grande, que aunque mas quebrada, no dejaba de ser temible.

Al año siguiente, Joaquín del Pino, en su «Noticia sobre las costas del Este», comunicaba que aquel paraje era capas de admitir bastantes embarcaciones de todos tamaños. Tenía fondo suficiente, buen amarradero, pero poco abrigo.

El informe presentado después por Manuel Ing. Fernández al marqués de Sonora, fue bien desastroso: «Todo lo que llama Puertos el Gobernador no son más que unas calas en donde jamás entran ni pueden abrigarse las embarcaciones de comercio».

El brigadier Gral. Crawfurd en su diario de la expedición a estos mares, y a fin de que los navegantes pudieran evitar los peligros señalados por Alvear daba también las instrucciones necesarias para entrar al puerto. (37)

---

(35) Ibid. Caja 6, doc. 68.

(36) Segunda Partida de demarcación de límites etc.

El buque de guerra de Estados Unidos, Atlanta, hallándose en la bahía, hizo notar que las profundidades eran de 90 a 130 centímetros mayores que las señaladas en la carta norte americana nº 499.

Santiago de Liniers en su exposición en Octubre 28 de 1790, opinaba que el puerto de Maldonado era el mejor de la costa del Este.

Transcurridos algunos años, el naturalista A. D'orbigny anotaba en sus apuntes: «El anclaje es bueno, .con fondo de arena. Los pequeños barcos pueden permanecer al abrigo entre la islita de Gorriti y la tierra firme; pero los grandes permanecen anclados alejados de la isla».

La rada en realidad era segura solamente para buques que calasen menos de 24 pies.



En 1791 Cipriano José de Melo gestionó la habilitación de dicho puerto.

Así que necesitándose un empleado con el carácter y la autoridad competente, para el desempeño de las atenciones que se habían aumentado y aumentarían, el 9 de Setiembre del año siguiente, por decreto de S. M. fué nombrado Rafael Pérez del Puerto, ministro de real hacienda.

---

(37) «Pásese al O. de la Isla de Gorriti, dando al N. O. un espacio de media milla con el fin de evitar la restinga cercana a la misma, y cuando la isla se encuentre al S. según el compás, deberá dirigirse al E. y anclar con el grueso de la isla S. O. por S. en 6 brazas variación 14º al E.

El Bajo del Este es el más temible de los dos que obstruyen la Boca Chica.

Consiste en unas piedras, que velan, entre las cuales se sondean de 1 m. 07 c. a 2 m. 03 c. Este forma, con la costa de Punta del Este, un canal navegable de 2 cables de anchura.

Al Bajo Nuevo algunos le llaman de Parker. Es de piedra y temible porque no vela como el anterior, pues se cubre con 7 m 05 c. a 8 m. 03 c. de agua.

Dista 8 cables al O. 1/4 S.O. del Bajo del Este, y entre los dos hay un canal profundo, con 16 m. 07 c. a 20 m. de agua.

El Bajo de Oeste, llamado también Monarca, es de piedra y aplacerado, con 10 m. a 11 m. 07 c. de agua.

Su menor fondo consiste en un pequeño cabezo, que solo tiene 5 m. 0.8 c.

De la Isla de Gorriti sale otro placer de piedra en dirección del N. O.,con 3 m 03 c. a 8 m. 03 c. de fondo y entre este placer y el Bajo del Oeste se produce un canal, con profundidad de 10 m. a 13 m. 04 c. y cuya medianía demora al S. 27º. O. de la torre de Maldonado.»

Y esto en merito de haber sido hasta entonces el encargado de la recaudación y distribución de los intereses del puerto.

Por consiguiente, le fué señalado un sueldo de ochocientos pesos anuales, en vez de los setecientos cincuenta que había estado percibiendo. (38)

Poco después, éste informaba a los Sres. del C.J. y R. de la ciudad de Maldonado, el haber recibido un oficio del virrey Olaguer y Feliú conteniendo el testimonio del real decreto de 28 de Febrero; habilitándolo en calidad de puerto ,menor para todas las expediciones que hiciera a él la Compañía Marítima, y concediéndole a ambos las gracias y privilegios contenidas en dichas resoluciones. (39)

Según Bauzá «por algunos años, esta mayor actividad incrementó eficazmente el comercio de la población; pero a medida que la (precitada) Compañía perdía su importancia, se hacía menos frecuente el arribo de sus barcos.»

El Cabildo recibió de la junta de gobierno de Buenos Aires, dos oficios en los días 5 y 7 de Julio de 1810 habilitándolo en clase de puerto mayor.

Como era de imaginarse, ante tan magno acontecimiento, los fernandinos demostraron, gran júbilo y satisfacción, enviando en seguida una nota de agradecimiento. (40)

Para eso, el pueblo reunido en Gabildo abierto, lo celebró estruendosamente con grandes manifestaciones, un ***tedeum*** en la iglesia parroquial, iluminación de la ciudad durante dos noches y otros festejos populares.

Pero tuvo razón Julián O. Miranda cuando dijo que «poco había adelantado con este detalle, pues la situación general del país por muchos años fué completamente anormal. La revolución del año 11 al 14, las luchas contra los argentinos en 1815 y la invasión portuguesa de 1816 a 1820 no eran propicias para manifestaciones de progreso».

En Octubre de 1818 el general Lecor ya había ordenado el cese de la habilitación de aquel puerto.

Más tarde el mismo cabildo se dirigía a Tomás García, síndico del Estado Cisplatino, haciéndole ver la triste suerte que le cabía a ese departamento, en no poder usar del dote que le había adjudicado la naturaleza, el de su puerto.

Como se les negara tal beneficio por falta de almacenes y oficinas

---

(38) Archivo General de la Nación. Montevideo. Libro 269, pág. 212.
(39) Ibid. Libro 269, pág. 215.
(40) Véase Apéndice Nº 7.

que eran necesario para los depósitos de mercaderías, y cargamentos extranjeros y nacionales, entonces prometió allanar tal dificultad, construyendo los edificios a su costa, ya en la Punta del Este o donde conviniese al Superior Gobierno.

Y todo ello en el término de cuatro meses, a condición que fuera franco como lo había sido anteriorniente.

A esto el barón de la Laguna y su ministro Herrera refrendaban su aprobación, el 7 de Enero de 1822. (41)

Con arreglo a un oficio del 17 de Noviembre de ese mismo año, iba a tener lugar la apertura del puerto, siendo Anaya uno de los principales solicitantes.

Por los asuntos políticos que se sucedieron o la falta de fondos, hizo dejar sin efecto todo lo resuelto.

Durante la presidencia del general Oribe, el poder ejecutivo, en comunicación de fecha 11 de Mayo de 1835 dispuso que por hallarse suprimidas las capitanías de los puertos habilitados, se encargaran de sus funciones a los jueces civiles. De ahí que el Alcalde Ordinario de Maldonado, habiendo observado que las atenciones del juzgado no le permitían su desempeño, se propuso fuera servida aquella, por el receptor jubilado Dámaso Brun, con un sobresueldo de doscientos pesos.

Después de varios lustros, durante la presidencia de Gabriel A. Pereira, fue declarado puerto libre.

El viajero que diera una relación bien completa de esta zona, fue A. Boucarut en su Manual de la Navegación del Río de la Plata, publicado en París el año 1857.

Entre otros múltiples detalles señalaba que por la Boca Chica no convenía aventurarse a entrar con buques grandes, por contener los bancos del Este y de Parker.

La cumbre del primero estaba a flor de agua y sobre el segundo, 25 pies de fondo. Por el paso del Oeste sólo había que temer al banco de Gorriti, situado al N. 55º O. de la punta N. O., distante media milla y a 20 pies de profundidad.

En los planos españoles se le daba el nombre de Bajo del Oeste.

Además hacíase referencia, a «la buena aguada en la costa firme, que no podía abordarse siempre debido al mucho oleaje que a menudo se experimentaba.

«Llamábanle el arroyo del Molino. (42). Desaguaba próximo a la batería de «La Trinidad» o de «La Aguada» situada al oeste de aquel, y

---

(41) Escribanía de Gobierno y Hacienda. Montevideo. Año 1822, nº 149.

(42) En otros tiempos hubo un molino de agua.

que para surtirse de agua era necesario rodar las pipas sobre la arena unas 30 o 40 brazas».

Y pensar que esta tarea la tuvieron la mayoría de los navegantes que penetraron en ese puerto, tal como Miguel de Arpíde lo citaba en 1673 y muchos otros antes.

Según Julián O. Miranda, «allá por el año 1863, el puerto hallábase solitario, sin vida comercial y no se veía ninguna embarcación.

«Apenas de tiempo en tiempo atracaba algún velero al muelle a cargar piedra de cal, procedentes de las canteras del Sauce, propiedad de los Lafone, Carreras y Melian »; y posteriormente de Ambrosio Gómez. (43).

Se pasaba el tiempo y para mejorar tal situación no se veía de donde poder sacar recursos, ni del mismo departamento, ni del gobierno.

Hasta que en la sesión de la cámara del 16 de Junio de 1873, se trató de un proyecto de ley para que dicho puerto pudiera percibir los derechos de los faros para atender a sus necesidades; pues se sabía cual era su estado.

Fue presentado otro proyecto pidiendo la habilitación de las zonas de Maldonado y Colonia, así como Independencia, Nueva Palmira y Mercedes.

Es decir, para la importación y exportación con almacenes fiscales y previa la viabilidad férrea de Maldonado a Punta del Este; que sería el «desideratum» que había de darle a esta localidad el puesto que tenía señalado por su posición geográfica.

Ante las razones expresadas hubieron oposiciones debido a que se perjudicaría y se estimularía el contrabando.

No obstante a los pocos meses vino a triunfar la buena causa, puesto que el gobierno provisorio comprendiendo una de las más ansiadas mejoras a que con justicia se aspiraba, expidió el siguiente decreto: «Art. 1.º Declárase al puerto de Maldonado habilitado para depósito, trasbordo, despacho de efectos tanto removidos de la capital, como importados directamente de ultramar, quedando sujeto en un todo a las disposiciones de la ley de Aduana de 22 de Junio de 1861 y a las del decreto reglamentario del 25 del mismo mes y año.»

Todo ello quedó en desuso.

En 1877 siendo gobernador el coronel Lorenzo Latorre, el almirante G. R. Sartorius, de la flota naval británica, le enviaba un informe refiriéndole que cuando en 1843 llegó en parte a ser dueño de la Isla de

43) Desde 1866 a 1874 se embarcaron 41.251 toneladas inglesas

Gorriti, ya se había dado cuenta de la gran importancia del puerto de Maldonado.

En primer lugar por no haber ninguno desde Santa Catalina hasta, muchos grados al Sud, y donde buques de gran porte no podían hallar un fondeadero seguro. Que mientras el de Montevideo y otros del Plata se llenaban de fango - desde 1806 al 1807, época en que se encontraba allí, como guarda marina, la sonda del puerto y la naturaleza del fondo, en aquel, permanecían inalterables.

Independientemente de estas circunstancias, los peligros en la navegación aumentando desde que se pasaba Maldonado, se le habia sugerido la idea de la posibilida,de que éste fuese el punto concentrable, utilizándole como puerto franco, donde los buques de ultramar de todas .las demás naciones destinadas al Plata y sus tributarios, se viesen inducidos a descargar en él.

La isla ofreciendo grandes facilidades para la construcción de buques y diques de todas dimensiones, Maldonado podía llegar a ser el Liverpool de Sud América.

Sartorius le manifestaba también que las ventajas militares eran del mismo modo evidentes. La peñascosa Isla de Lobos y Gorriti fuertemente fortificadas harían que la ciudad fuese inexpugnable.

Montevideo tendría el poder de cerrar herméticamente la entrada y salida del Río de la Plata a cualesquier buque.

De ahí que habiendo reflexionado sobre estas ventajas y en la futura importancia de esa isla, fué cuando se sintió dispuesto a sugerirle a Dn. Samuel Lafone, su decisión de comprarla juntos, si el gobierno no se oponía.

Sartorius además pedía se le facultara, si fuera posible, el permiso para dirigir personalmente algunos trabajos; como ser, la perforación y vuelo de las rocas en la entrada de la Boca Chica, y un rompe-olas flotante o rompe-olas de muro abierto en la parte Oeste para proteger el puerto de las violencias del pampero.

Y terminaba entre otras cosas, diciendo que si las circunstancias políticas no le permitiesen realizar tales planes durante su vida, dejaría a sus hijos «sus derechos» asegurados en el honor de este país. (44).

Vana esperanza, porque no tardó mucho en que tanto él como sus descendientes perdieron todos los derechos que pretendían tener respecto a la compra hecha en sociedad con Lafone.

En un artículo aparte detallamos todos los trámites llevados a cabo sobre este particular.

---

(44) Escribanía de Gobierno y Hacienda. Montevideo, nº 7, Ano 1877.

En 1874 llegaron, el ingeniero Octavio Nicour y varios compañeros más con el objeto de practicar los estudios de la línea de un tranvía para unir a Maldonado , con su puerto, ligado a San Carlos, Rocha y Minas.

Tres años después solicitan nuevamente de los poderes públicos mejoras y franquicias para aquel puerto.

La comisión de hacienda pidió algunos datos sobre las obras en proyecto y presupuesto de las mismas; optando por mandar al director de obras públicas Sr. Cánstatt y otros señores, para informar al respecto.

En 1880 Hermógenes Formoso solicita el .permiso necesario para establecer también, una via férrea que uniera a Maldonado con el puerto y la villa de San Carlos.

En ese mismo año se leía en «La Nación» de Montevideo: «Don Jorge Pérez se ha presentado al superior gobierno, queriendo construir un puerto en la bahía de Maldonado» y se proponía el cerramiento de la Boca Chica.

Otra propuesta como la anterior fué presentada por José Gras, uruguayo, en representación de varios capitalistas proponiendo también un murallón de 20 metros de ancho entre la Isla de Gorriti y Punta del Este, por la suma de un millón quinientos mil pesos.

Por ese tiempo un periódico de la localidad, del año 1888, se lamentaba: «Es desconsolador el aspecto que presenta nuestra bahia. Los días transcurren sin que en él se note ese movimiento que tanto abona en favor de los puertos, aun en los que por su posición y condiciones figuran en segunda escala.

«Excepto cinco o seis buques que se ocupan del acarreo de piedra cal para la capital y que las más de las veces, cuando no traen una o dos cargas para nuestro comercio regresan en lastre.»

Dos proyectos más hubieron al año siguiente. El del Sr. Pealer, que era un ferrocarril estudiado y aceptado por el gobierno.

Saldrá de la parte Sud de Montevideo, atravesando el pueblo del Buceo y corriendo por la costa del Este, con estaciones en todos los pueblos del trayecto iría a terminar en el puerto de Maldonado.

Los Sres. Porrit, Walker v Cía. también se presentaron para llevar a cabo la construcción de una dársena, diques y otras obras además, la empresa pedía por 10 años la venta de carbón.

De ahí que debido a esto se pensara que podría arruinarse la plaza de Montevideo, al ser vendido en Maldonado a 3 o 4 pesos más bárato.

Cuatro años más tarde Manuel Gorlero se presenta en nombre de un sindicato argentino, cuyos estudios preliminares habían sido ya he-

chos, así como la combinación económica de varias firmas importantes de Buenos Aires.

En 1893 la empresa Lavalle y Cía., quedaba autorizada por el gobierno para poder verificar cuanto se refería a la solicitud siguiente: Un malecón exterior o de defensa del puerto, formado con piedra escollera de un largo de 570 metros y en cuya extremidad se construiría un faro.

En la memoria que el ingeniero G. Tolkmilt presentó en Julio 14 de 1896 referente al arreglo del puerto de Maldonado, su valor era de $ 2.400.000. (45) También agregaba; «En ningún otro punto de la costa del Uruguay y Río Grande, hay reunidas condiciones hidrográficas tan favorables, como las que existen en la bahía de Maldonado; y las cuales hacen que sea posible construir por un costo relativamente pequeño un puerto seguro y fácilmente accesible a los buques de mayor calado.» (46)

Durante la presidencia de Idiarte Borda, mientras se llevaban a cabo los estudios relacionados con el referido proyecto, los fernandinos decían: «Podremos admirar la belleza de un plano del puerto, pero el poder llegar a él será lo costoso.

«Entre la ciudad que dista apenas unos 1.300 metros, aun no tenemos un mediano camino.

«Parece que la fatalidad se empeñara en perseguir a este departamento, que ha estado tantas veces a punto de realizar sus fantásticos sueños de progreso, y que ha visto otras tantas desaparecer como por encanto; continuando siempre en su mismo estado de atraso y decaimiento.

Lamentamos también y con razón, el ver como fracasan de continuo tan grandiosos planes; así que el espíritu de la población hállase fundadamente abatido a causa de tantos desencantos experimentados desde tiempo inmemorial.

Francisco Ros, por su parte, expresaba: «Difícilmente habrá... una región que haya inspirado en menos años, mayor número de proyectos, de viabilidad, colonización, canalización, puertos e industrias para explotar sus riquezas naturales, que la zona del Este de nuestra república; pero seguramente no habrá tampoco ninguna, en que se haya realizado menos.»

Y tenían muchísima razón, pues todo seguía en el mismo estado de abandono.

El teniente Calvocoresses del buque de guerra de Estados Uni-

(45) Además se dan los informes referentes a las mareas, vientos y corrientes.
(46) Archivo Gráfico. Montevideo. Nº 2609.

dos «Atalanta», que estuvo en la bahía de Maldonado, daba interesantes datos para ser tomados en cuenta por los navegantes que visitaran este puerto, por tratarse de cascos que en él se encontraban a pique y no estar marcados en las cartas. «Uno señalado solo por un trozo de madera amarrado con un cabo, yace como a 2.2 millas al S. 2.º E. de la torre del vigía, y se asegura que se encuentra en ese lugar hace varios años. Otros cuyas vergas asoman encima del agua y marcan su posición, se encuentra como a 1.9 millas al S. 7º O de la misma torre.»

En «Montevideo Noticioso» de Mayo de 1891 se lee:

«El buzo don Julio Colombí que desde hace tiempo venía explorando los fondos de la bahía de Maldonado y los canales de acceso de la misma, ha encontrado en aquella, el casco de un antiguo navío de guerra que, según tradiciones, era un buque español procedente del Pacífico, portador de grandes cantidades de metálico, producto de las aduanas de los virreinatos del Perú y Chile.

«El Sr. Colombí ha extraído del citado casco un perno de cobre dulce de 32 kilos de peso y también ha hallado cañones de bronce y otros objetos valiosos. Al año siguiente reanudaron 105 trabajos por la empresa y sólo se pudo conseguir algunos fragmentos de cobre, balas de cañón y otros pertrechos de no mayor importancia.»

Fortificaciones del Puerto de Maldonado

«En 12 de Octubre de 1716 había ya expresado, el Rey a Zavala, que era necesario tomar precauciones anticipadas. . . y le incita a que asegurase los puertos de Montevideo y Maldonado, levantando en ellos poblaciones».

Contesta a estos cargos «poniendo en evidencia la escasez de tropas y de metálico, en que se hallaba para atender a urgencias tan dispendiosas.» (47)

El año 1719, Petrarca fue encargado de ejecutar una planta de la ensenada de este último y que llevó a cabo.

Siempre ante el temor que los portugueses se estableciesen en los referidos puestos, el mismo Zabala recibía con fecha 10 de Mayo de 1723, una Real Cédula, dándole órdenes de fortificarlos y poblarlos. (48)

Entre tanto, aquellos se apoderaban del puerto de Montevideo, pero tuvieron que retirarse.

---

(47) *Francisco Bauzá. La Dominación Española. Montevideo. t. I, pág. 216.*
(48) *Véase Apéndice Nº 1.*

El 30 de Marzo de 1731, Jose Patiño le envía a Zabala el plano de Petrarca para que se viera con claridad la colocación de las baterías que se debían de hacer... y que «en el supuesto de que sea preciso, y necesario, valerse de este paraje para los fines, que se manifiestan... tiene S. M. por conbeniente se deverá construir enella una Batería capaz de diez a doce Cañones, para defender la entrada en lugar de quatro que se proponen...» (49)

Más tarde se le recomienda que con puntualidad fuera fortificada en la mejor forma, donde el terreno lo permitiera.

No debe de haberse hecho nada, porque durante el gobierno de Andonaegui en 1748, se comisionó al ingeniero Diego Cardozo para el levantamiento de los planos respectivos.

Una vez trazados, le propone a Fernando VI Ta forma como arbitrar los recursos para atender a los gastos que demandarían no sólo la fortificación sino también las mejoras que consideraba urgente para la plaza de Montevideo.

La corte, procediendo con la misma incuria no le proporciona a Andonaegui los medios necesarios, haciéndole fracasar sus buenos propósitos.

Bastante escaso debió ser entonces el número de cañones disponibles, cuando en 1759 recurrieron a dos de ellos que habían pertenecido al navío de guerra español «Nuestra Señora del Rosario», naufragado en Castillos Grandes, 6 años antes, a 3 leguas mas o menos del marco primero de la línea divisoria.

Habiendo ofrecido un carrero, llevarlos hasta Maldonado por 80 pesos, las autoridades decidieron que «se pagarían del caudal destinado para las Reales Obras de fortificación de dicha plaza; en atención a ser muy conveniente para la defensa de aquel puerto.» (50)

Temiéndose una invasión por parte de los lusitanos, «el año de 1759, puso de manifiesto en forma harto clara, los recelos que a Cevallos le cansaban las maquinaciones del adversario con respecto a Maldonado y fué cuando decidió enviar «para su resguardo cien hombres de la Tropa de Infantería» que, a su llegada de España, había dejado en Montevideo. La medida fué oportunísima.» (51)

La preocupación de aquel halló... la más amplia protección en el Gobierno de Madrid. Se aprobó su propósito de fortificar a Maldonado (27 de febrero de 1761). El Gobernador de Buenos Aires debía remitir el plano de las fortificaciones proyectadas y el presupuesto respectivo.

(49) Ricardo R.. Caillet Bois. obr. cit. pág. 321.
(50) Archivo General de la Nación. Montevideo. Caja 4, carp. 6, doc. 1
(51) Ricardo R. Caillet - Bois. obr. cit. pág 324.

(52)

En ese intervalo José Joaquín de Viana, gobernador de Montevideo, recibe una Real Orden, dándosele aviso de las noticias que corrían sobre el intento de los portugueses de apoderarse de la ciudad de San Fernando, según lo declarado por un desertor de esa misma nación.

Al año siguiente Cevallos... dispone el envío de refuerzos y José Nieto, en Maldonado, le anuncia «haber recibido el 1º de enero unos cuarenta hombres entre Infantes y Dragones, y el 2, un refuerzo completamente compuesto por diez y siete milicianos armados de chuzas.» (53)

Ante el temor a la escuadra inglesa, el 14 de Enero de 1763, se le ordena a Molina «se pusiese en marcha inmediatamente a Maldonado con doscientos hombres y cuatro cañones de ocho... «(54)

Pasaron dos años, y según un Oficio enviado desde Maldonado, por Lucas Infante a Pedro de Cevallos, «El alferez de artillería Juan Antonio Carbajo quedaba comisionado para construir dos baterías: una en el arroyo de la Aguada y otra en Punta del Este, cada una con cuatro cañones de a seis. (55)

«La de la Aguada tenía seis cañones, pero desmontados a la espera de las respectivas cureñas...» (56) Las explanadas entonces debieron ser como las de la Isla Gorriti, formadas con tablones; pues como se verá fueron sustituidas por otras de piedras labradas.

El mismo Lucas Infante al año siguiente le participa a F. de Paula Bucareli que «Las dos Baterias de Tierra, segun los parajes; donde, estnán construidas puede llegar en caso de ser mui menesterosas.

«La... de la Aguada, que se compone de los seis cañones de a doce reforzados, está hecha con el fin de ympedir de que ninguno que no sea amigo nuestro pueda francamente tomar agua: con ella se logra al mismo tiempo que cualquier nabio que quiera anclarse en esta Bahia lo hade yncomodar a todás oras muy mucho sin que en ella haia temor del mas lebe descalabro y los enemigos tendrían que padecer muy mucho.» (57)

A principios de 1769 Lucas Infante fue relevado por el comandante Bartolomé Ferro, quien llega al frente de un destacamento de 100 infantes y 5 oficiales del Regto. de Mallorca.

---

(52) Ibid. pág. 325.
(53) Ibid. pág. 326.
(54) Ibid. pág. 327.
(55) Ibid. pág. 333
(56) Ibid. pág. 334.
(57) Ibid. pág. 335.

Segun Bauzá: «Promediando el año 1774 fueron comisionados José de la Quintana y el ingeniero Bartolomé Howel, para trasladarse a dicho punto a fin de reconstruir una batería, como lo hicieron».

En verdad, como podrá verse, ya en esa fecha, hallábanse ocupados en ella; pues el primero le escribe a Sostoa:

«Estimaré deber el favor de V. M. me envíe las herramientas de que se hace relacion en la adjunta. . . pues vinieron sin ellas 4 operarios destinados a labrar la piedra para las esplanadas y construir las baterías, en lo que estoy atendiendo...» (58)

Debió de referirse a la de «Punta del Este» y de «La Aguada», que estarían en obra, porque en el mes de Marzo, de 1775, Miguel Febrer al remitir la relación que se le pidiera, de la artillería disponible en los citados puestos y apta para ponerse en batería, sus calibres, etc., no hace mención de hallarse aquéllas aun artilladas. (Apéndice Nº 8).

Cuatro meses después, José Ignacio de la Quintana cumplía con el mismo cometido.

Según se detallaba, ya existía para la defensa del puerto lo siguiente: 33 cañones 13.064 balas, 19 fusiles, 50 chuzas, 3 quintales de balas de fusiles, 2 toneladas id. id. de pistola, 142 quintales de pólvora en barriles y 1.662 cartuchos para fusil con bala.

Recién el 7 de Setiembre se consigne implantar la explanada de piedra de la batería de La Aguada.

Transcurridos dos años y «creado el virreinato de Buenos Aires, Cevallos establece su cuartel general, manda restaurar las primeras fortificaciones, aumentandolas con nuevas baterías artilladas, en la Isla de Gorriti, en la Punta del Este y en la playa.» (.59) sobre la costa firme.

Además, provee a Maldonado de una docena de cañones. de montaña o de campaña, para colocarlos sobre los médanos de arena existentes en torno del fondeadero.

Por una real orden de 10 de Diciembre de 1777, se hace. suspender la fortificación de Maldonado.

Cermeño al año siguiente informaba que « las actuales baterías consisten en cinco baterías, a el abrigo de un simple parapeto o barbeta formado de faginas, que en parte ha consumido el tiempo.»

El virrey Vértiz en su memoria de entonces, daba cuenta que iba a dar principio a construir las detalladas por la junta de generales, para la tierra firme en la Punta del Este y La Aguada.

Más tarde, Liniers aconseja construir torres o atalayas, con las

---

(58) Archivo General de la Nación Montevideo. Caja 37, Corp. 9, doc. 66.
(59)Julián O. Miranda. Maldonado a través de la Historia. 1912.

que por medio de señales de bandera, de día, y de cohetes de noche, se podía con la mayor aceleración tener aviso de las novedades que ocurriesen en el mar en tiempo de guerra, y asegurar la navegación del río en todo tiempo.

Se deberían colocar en la forma siguiente: una torre en la Isla de Lobos que se correspondería con otra de la Isla de Gorriti, y sucesivamente en otro sitio de la costa, en Pan de Azúcar, Piedras de Afilar, Isla de Flores, el Buceo y últimamente en el cerro de Montevideo.

A mediados del año 1793, Antonio Olaguer Feliú le participa a Sostoa, que de los treinta mil pesos que había remitido el virrey para las fortificaciones se dispusiera de «la cantidad, que se considerare necesaria para la construcción de las dos baterías que he mandado formar en aquel puerto.» (60).

De ahí que resultarían ser los planos presentados por los ingenieros Bernardo Lecocq , de una batería a barbeta para las de La Aguada y Punta del Este; así como la de Gorriti, para cañones de a 24.

También al mismo tiempo figuraba José García Martínez de Cáceres, con el proyecto para otra con merlones. (61).

En ese mismo año de 1793 Sostoa pide que «se pasasen a la tesorería de Maldonado 13.383 ps. corrtes., para la construcción de las dos baterías...» (62)

En seguida el virrey, envía un plano y cálculo prudencial del costo que considera pueda tener la construcción de una nueva.

A fin «de que disponga V. S. que se le entreguen por esa tesorería del fondo respectivo los tres mil setenta y cinco ps. dos rs. de su importe para la verificación de dicha obra.» (63)

Esta por ser la de menos costo que las demás, debió referirse a la de la Isla de Gorriti, tal como lo aconsejaba Liniers.

El año 1797 fueron destinadas varias lanchas cañoneras para la defensa del puerto, comandadas por el capitán de fragata graduado Francisco Javier de Viana. (Véase Apéndice Nº 9).

Respecto a las baterías, vino a resultar dinero gastado inútilmente, porque cuando los ingleses en 1806 asaltaron a la ciudad, «tomaron los repuestos de pertrechos, municiones y demas útiles, de que estaban abundantemente provistas las tres baterías de la costa firme.

«Arruinaron las explanadas, barbetas y merlones. La artillería toda fué inutilizada: las cureñas deshechas y quemadas.»(64)

---

(60) Archivo General de la Nación. Montevideo. Caja 197, carp. 6, doc. 49.
(61) Ambos planos hállanse en el Museo Municipal de Montevideo.
(62) Archivo General de la Nación. Montevideo. Caja 196, carp. 4, doc. 55.
(63) Ibid. Caja 197, carp. 6, doc. 51.

En 1803, peritos nombrados al efecto por el estado para hacer un inventario de sus propiedades, entre ellas detallaban: «Una batería edificada de ladrillo y piedra, con cal, sita en la Aguada de este Puerto, evaluada en 733 pesos. Una batería id. id. id. que está entre aquella y la de Punta del Este (la de El Medio) evaluada en 1.080 pesos.»

La primera, situada en el lado S. O. del codo que forma el camino carretero que desemboca en la Playa de «Las Delicias.» Su explanada tiene 25 metros de extensión y es lo único que subsiste.

Al presente sirve como base del «chalet» de un particular. (Fig. 4)

Al menos hubieran conservado los muros tal como eran. En cambio los revistieron con cemento y otros agregados mas.

De la segunda aún queda su piso de piedra labrada y contenía dos de sus cañones, que de tiempo en tiempo eran cubiertos por las arenas. (Fig. 5) Estos recientemente fueron trasportados a la fortaleza de Santa Teresa.

Próximo a aquella se veía la ruina de una habitación, llamada: el polvorín (65) y que existió hasta después del año 1906. (Fig. 6)

Al hacerse excavaciones allí en 1892, aparecieron: un medallón de cobre repujado, representando a Juan VI de Portugal (Fig. 7) del diámetro de 67 milímetros y la pequeña figura de una hermana vicentina (terra-cotta). Ambos objetos hállanse en el Museo H. Nacional.

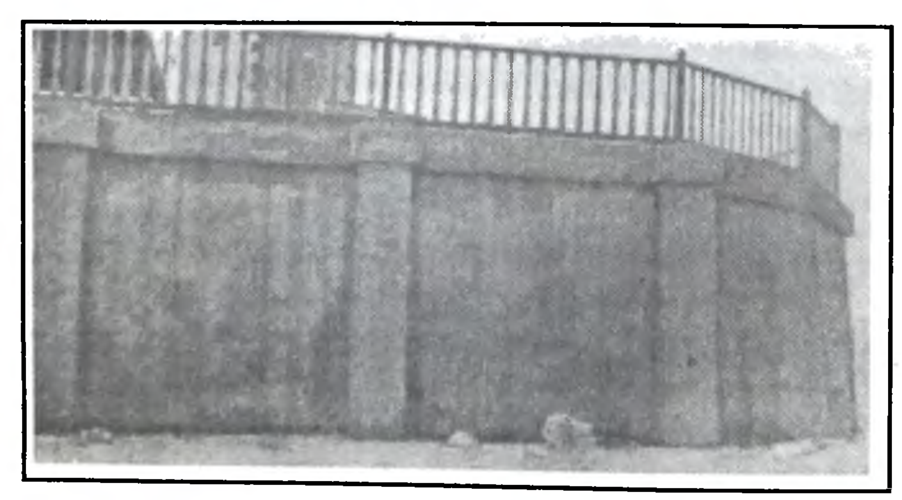


Fig. 4 BAtería de la Aguada

(64) Exposición de los vecinos etc. Julio 24 de 1807. Biblioteca Nacional. Montevideo.
(65) De la colección del arquitecto Silvio Geranio.

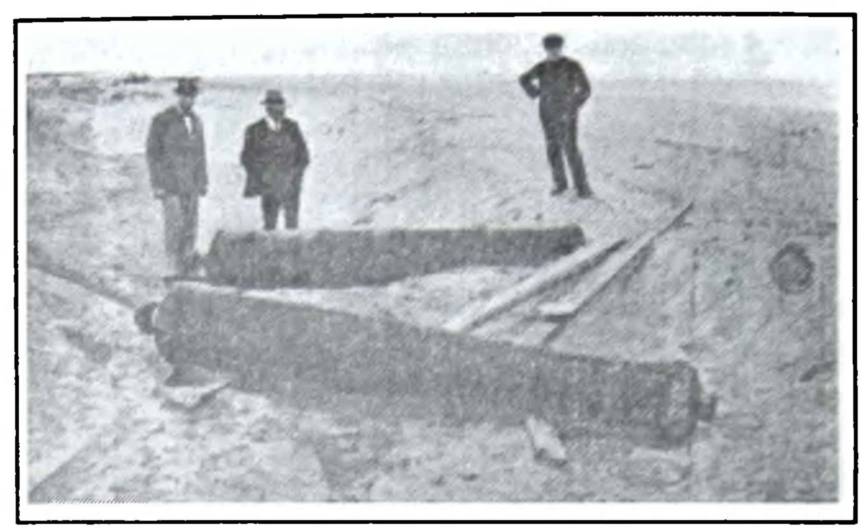


Fig. 5 Batería de El Medio

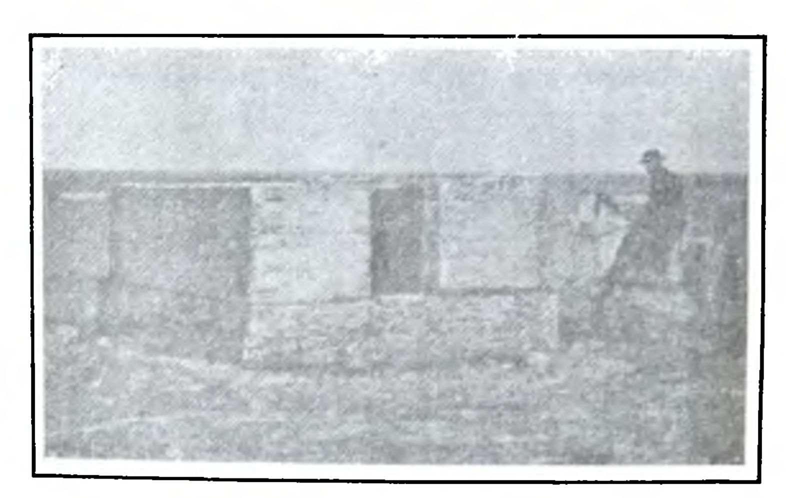


Fig. 6 Construcción de la Batería



Fig. 7 Medallón de Juan VI

TOMA DE MALDONADO POR LOS INGLESES

En el año 1794 cuando España se alió con Inglaterra contra Francia, ante el temor que los enemigos pudieran apoderarse de Maldonado, Antonio Salgueiro regidor, síndico y procurador de esta ciudad, expuso la opinión, de que a pesar de faltarle al puerto la defensa, con una regular guarnición, unida al número de vecinos que pudiera proporcionarse allí y en San Carlos, podrían resistir a cualquier pequeña invasión.

A los tres años, aun hallábanse tan temerosos, que se avisaba o preveía a los vecinos que no conservaran porción considerable de víveres. Que las mujeres ancianas y niños debían retirarse inmediatamente que se avistase alguna escuadra enemiga; y si los hacendados tuvieran ganados en la costa del mar, tratasen sin pérdida de tiempo en arrearlos tierra adentro.

Si el desembarco era en esta costa, combatir basta donde las fuerzas lo permitiesen.

Que todos los que poseyeran carros o carretas trasportaran a los imposibilitados y niños, en cuanto oyesen dos cañonazos con un corto intervalo. (66)

Cuan lejos estuvo Salgueiro de pensar que no pasaría nuevo tiempo que serían atacados por su propia aliada

Tres meses antes del asalto, viendo el riesgo que los amenazaba, el Cabildo de Maldonado y su vecindario enviaron una delegación al gobernador de la plaza de Montevideo, suplicándole amparo y protección. (67) (68)

El día 29 de Octubre de 1806 se aparece la escuadra inglesa con 1.500 hombres de tropa, empezando a bombardear las baterías de la costa y las de la isla de Gorriti; para luego desembarcar a menos de una legua al sudoeste de la ciudad.

De esta maniobra fue testigo un forastero que pudo presenciarla y dar un detalle: «Se avistaron nueve buques procedentes del bloqueo (de Montevideo) con las proas hacia Maldonado.

Todos al ver la dirección que llevaban, sospecharon que se dirigían a este puerto.

Después de la siesta invité al dueño de la casa en que yo paraba, para ir a ver lo que acontecía.

Llegamos junto a la torre del Vigía, donde el gentío agrupado coido

(66) Juzgado Letrado Departamental de Maldonado. nº 104, 1. p.
(67) Archivo General de la Nación. Montevideo. Libro 289, pág. 106.
(68) Véase Apéndice Nº 10

mentaba asombrado todo cuanto hallábase presenciando, (69) sin animarse a protestar ante la desidia del comandante, (José Moreno) y del Cabildo, que no tomaban precauciones para defenderse.

Entonces irritéme de tal modo, que sin darme cuenta que dichas autoridades se hallaban presentes, dije en alta voz: señores ya pueden tratar de alguna defensa, ya ven que los ingleses están desembarcando sus tropas.

A lo que el comandante habiendo estado a mis espaldas expreso estas palabras: no desembarcan, sino que van de vuelta afuera y se retiró.

Volví a repetir que estaban anclados, sin velas y los botes se dirigían hacia tierra con soldados y fusiles, tal como se veía con un anteojo.

En seguida subí a la torre para desengañarme y poder observar mejor desde su altura.

Los buques estaban a tiro de cañón de la batería de la Ballena. (70)

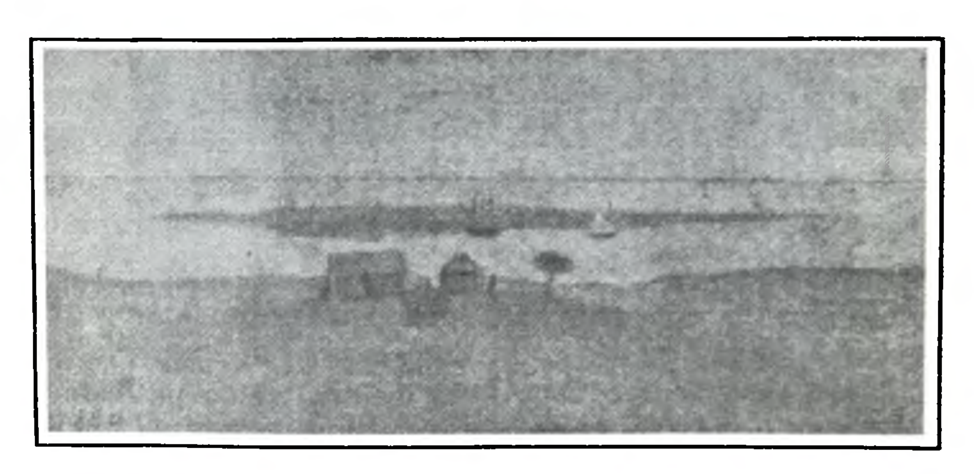


Fig. 8 Vista de la Bahía

Desde la torre el piloto del puerto con su anteojo, observaba y escribía; así que me impuso con toda política de lo mismo que yo había indicado.» (71)

La ciudad se defendió, mas fue pronto dominada. (72) .

Según Pérez Castellano, habían aparecido en Maldonado cuatro hombres escapados en un bote, desde la Isla de Lobos; adonde habían

(69) Entonces desde allí, mientras no existían mas que los médanos, se podía divisar Gorriti y toda la bahía, pues Maldonado hállase situada sobre una colina a 76 metros sobre el nivel del mar. (Fg. 5)

(70) La batería de «La Aguada» tenía entonces, 60 hombres de dotación con 4 cañones de a 24.

(71)De un trabajo inédito del Dr. Angel J. Carranza. Véase Apéndice Nº 11.

con la lancha de un bergantín Inglés a buscar agua de que estaban faltos.

Los fugitivos resultaron ser marineros del «Oriente», corsario nuestro, apresado por el navío «Adamante», cerca de Santa Elena.

Fue por intermedio de ellos que se tuvo la noticia de la próxima llegada del refuerzo del Cabo de Buena Esperanza, para los ingleses, de 3 a 4 mil hombres.

Es decir, una división de 14 buques.

Y así fue. El convoy arribaba al puerto el 5 de Enero de 1807, siendo Popham reemplazado por Samuel Aucbmuty.

El 13, dejando una pequeña guarnición en la Isla Gorriti, evacuaron la plaza para ir a atacar con 85 embarcaciones a Montevideo.

En el puerto de Maldonado solo quedó una fragata de armadilla para custodiarlo.

Durante su permanencia en esta ciudad el general Popham se hospedó en la casa del entonces alcalde ordinario Manuel Fernandez, donde se habían ya refugiado algunas familias.

No obstante, le fue confiscada como presa de guerra, una lancha que tenía en el puerto.

Habían quedado tan aterrorizados aquellos habitantes que dos años después el Cabildo fernandino, ante la idea que se repitieran los mismos males, le enviaron un oficio al virrey de Buenos Aires. Dábanle aviso, de haberse tenido noticia por una zumaca portuguesa arribada, que 2 navíos ingleses se dirigían y se hallaban muy cerca con 300 hombres de tropa de marina.

Le hacían recordar la escasa guarnición de 300 hombres con que sólo contaban, y que podría llegarse al extremo de que tantas infelices familias volvieran a dispersarse por los campos y en la estación más cruda del año, abandonando sus hogares.

Así que el Cabildo suplicaba se dignara aumentar sus fuerzas, o dictara un sistema de conducta con el enemigo en el caso prevenido, y que defendiera la población de sus acechanzas. (73)

---

(72) Para tener los detalles completos, véase el manuscrito de la «Exposición de vecinos de Maldonado al Cabildo de Montevideo... que consérvase en la Biblioteca Nacional de Montevideo». Bauzá lo publicó en su «Historia de la Dominación Española en el Uruguay.» Montevideo. 1880. Documento de prueba, nº 4, t, I, pág. 430

(73) Revista del Inst. Hist. y Gegr. del Uruguay. Montevideo, t. VI, pág. 370.

Compañía Marítima

El rey Carlos IV por cédula dada en Madrid el 19 de Noviembre de 1789, mandó se formara la Real Compañía Marítima «con los privilegios, franquicias y esenciones conducentes a su existencia y progresos» y ordenando fueran puntualmente observados los numerosos artículos que se indicaban.

Por medio de uno de ellos concedía, para la prosperidad de sus reinos el importante fomento de la pesca, comercio y navegación.

Al mismo tiempo dispuso que hicieran cumplir, guardar y ejecutar en todo y por todo lo contenido en dicha cédula,

dándole cuanto auxilio y favor necesitase para el progreso y mejor éxito de sus negocios. (74)

Sancionados sus estatutos, el fondo de la Compañía consistía en 6.000.000 de reales en acciones de 1.000. Su objeto era la de explotar la industria de la ballena y la pesca en todos los mares del dominio de España.

Según Fuentes «las primeras embarcaciones arribaron a estos mares a principio del año 1790 y habiendo tomado sus refrescos, siguieron a formar su establecimiento en Puerto Deseado.»

Liniers, desde Buenos Aires, en ese mismo año exponía en sus proyectos, que el establecimiento de la Compañía allá, no llenaba todos los fines; es decir, las ventajas que tendría, si se rectificase su plan.

Su clima sumamente riguroso aun en el verano, durante el invierno resultaba casi inhabitable por seres racionales;

a lo menos para la pesca de las ballenas, pues en dicha estación, los cetáceos huyendo de los hielos, se aproximaban

a la equinoxial.

Liniers además explicaba, que el número de ballenas que recalaban entonces en la Isla dc Santa Catalina, (75) era mucho menor que las que todos los años venían a nuestras costas; y lo acreditaba el haber sido arponeadas cuatro de ellas en ese invierno, por una de las embarcaciones de la Compañía, dentro del puerto de Maldonado.

Por lo tanto, su parecer era, que en éste se construyese una sede de su principal establecimiento; pero que no debería hacerse abandono

(74) Archivo General de la Nación. Montevideo. Libro 269, pág. 57.

(75) Los portugueses pagaban al erario de sus país 200.000 cruzados., por el privilegio exclusivo de tal pesca allí.

(76) El rey en cambio le cedería después de foitificadas, la Isla de Gorriti, la de Lobos y el rincón de Punta del Este.

de la del Puerto Deseado. (76)

A él pasarían en el verano, un cierto número de buques, para seguir la pesca que ya no la habría en aquella región y donde los empleados durante el invierno, se ocuparían en salar carne v cazar focas.

Además, la referida rinconada de Punta del Este, al contar con pasto abundante, bastaba para el sustento del ganado.

La Compañía iba a tener precisamente seis lanchas cañoneras, traídas en piezas desde España para ser aparejadas en balandras.

Estas embarcaciones tan finas al remo como a la vela, quitado el cañón se utilizarían para cornunicarse con la Isla de Lobos, remolcar las ballenas arponeadas, transportar y embarcar las carnes, la barrilería etc.

En tiempo de guerra, de útil defensa.

Podíase añadir a las ventajas expuestas tocante al establecimiento principal de Maldonado, la de hacerse en su puerto el acopio para el abastecimiento de sus buques, con más prontitud y mayor ahorro; y lograr el estado la imponderable ventaja de poblar y fomentar un puerto, cuya conservación interesaba tanto a estos reinos y a la metrópoli, por el importante ramo de comercio que de él se podría sacar. (77)

El parecer de Liniers, en parte fue realizado, «y el 4 de Mayo del año 1792 fue instalada una sucursal en la Punta Ballena, próximo al puerto para la importación de los productos de la Compañía; y al cual S. M. se dignó considerarlo puerto menor, con los demás privilegios.» (78)

A mediados del año siguiente, los Cabildantes se dirigen al Virrey para expresarle que «al residir allí algunos buque de La Compañía Marítima, y al tener su domicilio fijo para las pescas, faenas y expendio para los efectos que se recibían de Europa para su habilitación y la del puerto; juzgaban que sus buques estuvieran expuestos al ataque de algún corsario; pues al no hallar ninguna resistencia se harían dueños de ellos. Como igualmente de la Isla de Gorriti, donde existían sus almacenes con intereses y la faena de su comercio. Si aquel puerto contara con defensa no sería tan fácil el logro de cualquier acción, y no como estaba expuesto por la «desnudez que padece».

«La Compañía Marítima destinada a este Puerto se hace digna de sostenerla si se atiende al objeto de su establecimiento.» (79)

En un plano de la isla, sin fecha, existente en el Museo Municipal de Montevideo, figura el gran edificio de la «Casa de la Compañía» y en sus proximidades señálase el área destinada a las pipas de aceite de

(77) La Revista de Buenos Aires. t. XXII, pág. 419.
(78) Archivo General de la Nación. Montevideo. Caja 238.
(79) Ibid. Libro 270, .pág. 27.

las ballenas y los fogones donde se derretía. Además se hace indicación del puerto de «El Cañón» y el del «Portichuelo» que eran los que más utilizarían durante el buen tiempo.

Según lo expresado antes, visto el citado plano, tenían razón en lamentarse de «la desnudez que padece», dado que solo figuraban «dos baterías proyectadas y otra en ruinas. Es curioso este pormenor, porque en uno del año 1769, se detallaban 3 baterías, un cuartel y un polvorín, en otro del 1789, el cuartel únicamente.

A menos que aquellas fueran como las que examinó Pedro Martín Cermeño «cinco baterías al abrigo de un simple parapeto a barbeta, formado de faginas, en parte consumido por el tiempo.»

Cuando España en 1794 se alió con Inglaterra contra Francia, Antonio Salgueiro, Regidor Síndico de Maldonado, empezó a temer por la « considerable pérdida que sin duda sufriría la Real Compañía Marítima; pues para su resguardo se construyeron » como se ha dicho, «dos baterías y varias vigas en la costa »; es decir en la ensenada del puerto.

Segun Isidoro de María «Todo les fue favorable, pero por la competencia hecha por la Inglaterra y por haber reclutado la mayor parte de sus arponeros y marinos entre ingleses, irlandeses y noruegos, cometieron la torpeza de exigir a estos, que eligieran entre la profesion del catolicismo con juramento de vasallage político a España , o la vuelta a la simple condición de transeuntes sin domicilio fijo.

«Permaneciendo fieles a sus creencia político-religiosas, los ingleses abandonaron los barcos.»

«No pudiendose sostener en los mares del Sud y sintiendo la falta de tripulación idónea, sucumbió por una y otra causa.»

Salgueiro al ocuparse de la defensa, no anduvo errado, al resultar su aliada la que a su vez llegara a destruirla, cuando el año 1806 tomó a la ciudad fernandina.

«Sus embarcaciones, efectos y útiles fueron dados por buena presa» y así terminóse todo.

Anteriormente, desde 1798 la Compañía había percibido por intermedio de la Real Hacienda de Montevideo, una pensión anual de veinte mil pesos, y además había orden de «librar la cantidad que sea correspondiente a sus necesidades.»(80).

Muy grandes debieron empezar a ser las pérdidas experimentadas, cuando dos años antes de arruinarse, el virrey, desatendiendo la solicitud de dos interesados por arrendar la Isla de Lobos, alegaba que «haciendose la pesca o faena de cueros y grasa... por cuenta de la Real

(80) Ibid. Caja 238, carp. 6, doc. 21.

Hacienda, se aplicase la tercera parte de su producto líquido para solventar las deudas de la Compañía»; y de este mismo modo siguieron pagándole hasta 1811.

Anteriormente, el director de la Compañía, Felipe Cabanas, se había dirigido a las autoridades locales, para informarlas de lo disgustada que estaba su gente, debido al envio que se les hacía de una carne bien inferior.

Siendo ese el renglón único de subsistencia, que ofrecía el país, les recomendaba se subsanara tal inconveniente, en beneficio de «aquellos infelices puestos en la isla de Gorriti y en el Bergn., que no tienen otro auxilio; al paso que los que han estado en la Isla de Lobos y acaban de venir, solo han tenido de la buena carne salada (charque) que se les envió, que seguramente era mucho mejor que la fresca.» (81)

Después de regresar Malespina de su expedición científica a. España, el rey le encarga a Gutiérrez de la Concha que vuelva a América, a fin de hacer encaminar a esa Real Compañía Marítima de pesca»; pero como llegara cuando la sublevación de los patriotas argentinos contra el dominio español, fue fusilado.

Habiendo arribado al puerto de Maldonado el año 1823, la fragata francesa «Triton» con 22 tripulantes, su capitán declaró haber salido de Nantes en dirección a los mares del Sud y a la pesca de las ballenas, donde llegó hasta los 65º S; pero se vio obligado a arribar, dado el crecidísimo costo, peligros y trabajos experimentados durante 13 meses de navegación; pues tan sólo habían logrado capturar 5 ballenas.

Que esperaba protección y la gracia de permitirle el poder continuar dicha pesca en el precitado puerto hasta llenar o mejorar su precaria situación bajo todas las reglas y formalidades.

Hallándose entonces aquella zona bajo el dominio del general Lecor, las autoridades marítimas representadas por G.

P. Bianchi, respondieron que tal solicitud no se admitía; que la fragata no era francesa sino inglesa, y lo que se pretendía era arruinar nuestra industria o la de algún vecino del país que quisiera dedicarse a ella, para formar un establecimiento, como lo hubo en otro tiempo.

Calculando que los de Santa Catalina y Río de Janeiro pudieran extenderse hasta Maldonado, no convenía que encontraran frustrados sus cálculos; por haber venido un extranjero a espantar las ballenas que se abrigaban en este puerto y a lucrar con lo que le correspondía al estado y sus súbditos.

Se terminaba diciendo que se le prodigase todo auxilio y buena

(81) Juzgado Letrado D. de Maldonado. Exp. 104. Año 1800

acogida, pero nada más.

Que si se contara con buques de guerra o guarda costas, como los había en tiempo del gobierno español no se permitiría hacer esa clase de pesca: como tampoco la de lobos, tal como se estaba verificando a vista de todos en aquellas inmediaciones, causando grandes perjuicios a los arrendatarios y al estado. (82)

Cuando D 'Orbigny venía de viaje para el Río de la Plata, al encontrarse a 29.º. de latitud, una ballena llegó a pasar bastante cerca para cubrirlos con el agua que lanzaba por sus orificios nasales.

Era tan larga como el navío, de color grisáceo y según él se trataba de un «Physeter niacrocephalus».

A fines del año 1834, Aguilar, con motivo de haber solicitado el derecho de dicha pesca recibe la carta siguiente:

«Mi querido amigo. Ignoraba hubiera propuesta alguna hecha al Gob.o sobre el privilegio esclusivo de la pesca de ballenas en la bahía de Maldonado., cuando hice hacer una ; pero he sabido después q.e V. tenía las mismas pretensiones y q.e le daban aviso tanto de la cantidad ofrecida cuanto del término V.d. no duda las pocas o ningunas ventajas logradas por cuantos han puesto en práctica esa faena; y desde luego creo excusado emplear lógica para convencerle a Vd. sobre este particular, en quedarme con d.ho privilegio siempre que V. llevando adelante sus pretensiones sobre la isla Gorriti y pesca; se dignase cederme lo último por lo que abonaría a V. los un mil pesos q.e se han ofrecido al Gob.o; seguro q.e accediendo o no a mi propuesta puede y debe V. contar con mis sinceros afectos.

Francisco Calamet.

En esos tiempos debió de haber abundancia de ellas, ya que al año siguiente, el gobierno de Fructuoso Rivera, por decreto de fecha 21 de febrero, le concedía a Aguilar el derecho exclusivo de pescar y faenar ballenas; como por vía de ensayo durante diez años, en el puerto de Maldonado y costas del estado, por la suma de 75 pesos cada seis meses.

La Contaduría de la Comisión de Cuentas al tener conocimiento de ello, declaraba que para efectuarse tal venta, no se había llamado a licitación, ni solicitado el dictamen fiscal.

Por otra parte, que la insignificante suma de doce pesos y medio

(82) Escribanía de Gobiemo y Hacienda. Montevideo. Nº 18, Año 1823

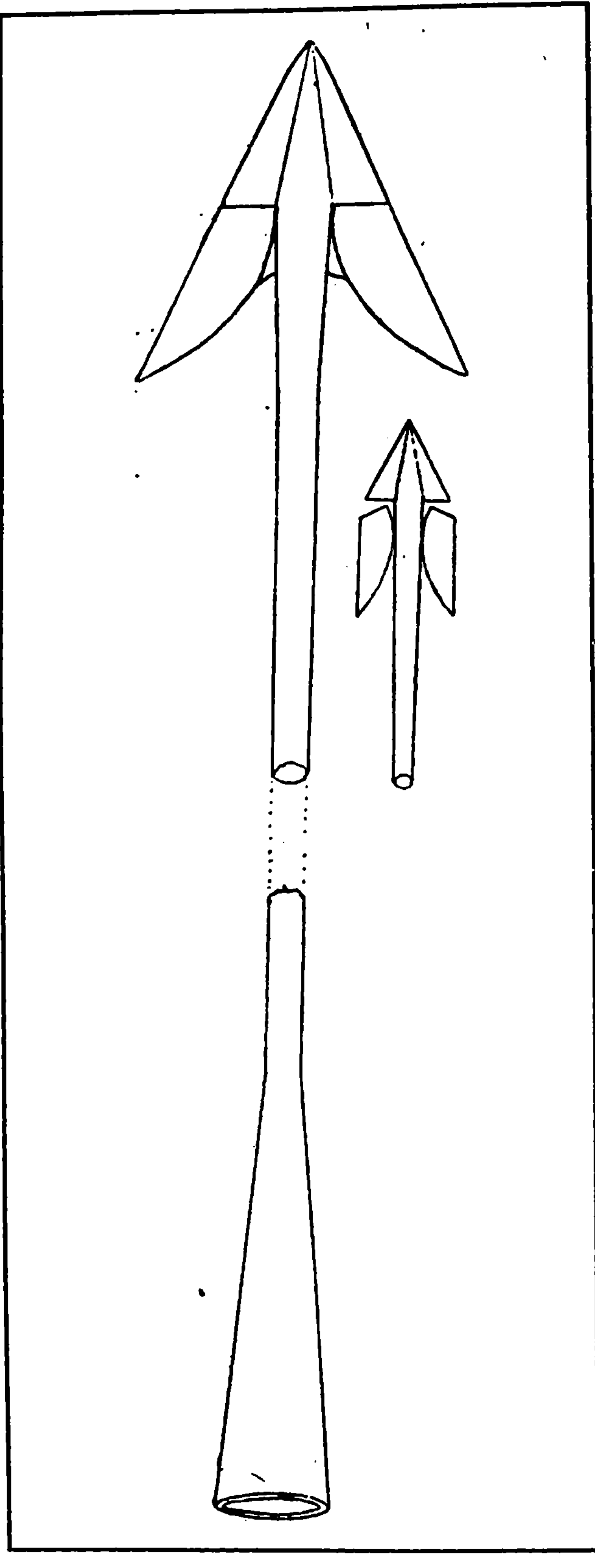


Fig. 10 Arpón de Maldonado

cada mes que recabaría el estado por dicho contrato, no compensaba ni con mucho, lo que solía reportar, cuando en tiempos anteriores se le concediera esa misma faena a los buques extrangeros, que con tal aliciente venían desde Europa.

Se le hacían otras observaciones sobre el particular y se terminaba: «que lo conveniente sería que se obtuviese una suma de mayor cantidad.» (83)

Diez y siete años más tarde aun solían entrar ballenas al precitado puerto, tanto que personas que vivieron allí por ese tiempo, referían que los habitantes de la ciudad iban a la costa, como una distracción; en espera que pasara alguna soltando al aire sus altos chorros de agua.

En 1888 a corta distancia de la Isla Gorriti apareció una que a los pocos días fue pescada en Punta Yeguas y tenía cerca de 20 metros.

En 1897 salía muerta otra de regulares proporciones en Punta del Este, y recordamos haber visto antiguos huesos de ellas en la costa de la Playa Brava, enterrados bajo las arenas.

El arpón de hierro, (Fig. 10) de la colección del Dr. Ernesto Seijo, es proveniente de Maldonado, y tal vez perteneciera a la Compañía Marítima. Tiene la propiedad de cerrarse al penetrar y de abrirse después. Mide 0,60 c. de largo.

Casa Capitular

En el tiempo que se fundó a Maldonado, la Comandancia estaba instalada en la mitad de la cuadra, frente a la plaza, lado S. y en el mismo solar que hoy ocupa una comisaría.

Una vez construido el Cuartel de Dragones debieron de haberla mudado para allí, puesto que en 1803 no figuraba más en pie, tal como se vera.

En un documento de esa fecha se señala: «Un sitio vacante, compuesto de veinticinco vrs. de frente al Norte de la Plaza, y cincuenta de fondo al Sud, avaluado en 278 ps. y donde hubo un edificio destinado pa. la Comandancia Militar, lindando por el Oeste con la casa de A.da (Hacienda).»

Esta última consistía en «una casa de azotea donde está el Minist.o de Hacienda edificada de piedra y ladrillo con su sitio correspondiente de cincuenta vrs. de frente al Norte y cincuenta de fondo al Sud,

(83) Archivo de la Cámara, Palacio Legislativo

do esquina calle de por medio con el Quartel avaluada en cinco mil ciento veintiseis pesos cuatro rs.» (84).

El edificio para la Casa Capitular se construyó después, ampliando el del Ministerio, cuyo techo como se ha dicho era de azotea; mientras que del otro fue cubierto con tejas. Tal detalle puede verse en la (Fig. 11) y así también sus ventanas que eran más pequeñas.

Esta parte entonces no existía, como lo comprueba el pedido hecho a las autoridades de Maldonado en un documento, recomendando «que el sobrante del arbitrio señalado al Cabildo, debe destinarse sin perder de vista al edificio de la Casa Capitular y Cárcel pública, cuando lo permitan las circunstancias. Aún más, en Abril de 1786 las autoridades le hacían «presente a Francisco de Paula Sanz, hallarse sin Casas Capitulares, cárcel y otras obras precisas. (85)

Al año siguiente, este mismo, avisa que debiéndose construirlas, era necesario formar por maestros inteligentes, un plano de cada obra y

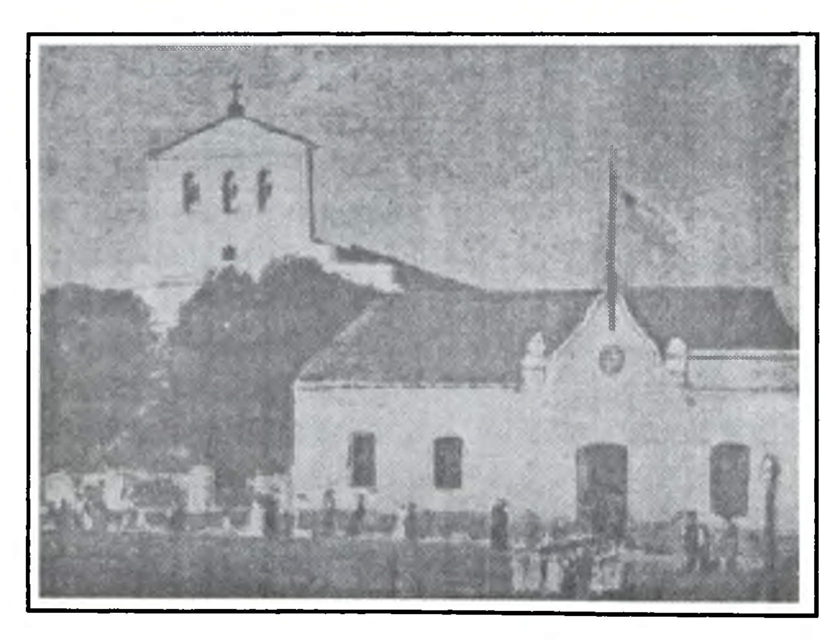


Fig. 11 Casa Capitular.

remitírselo con la respectiva tasación de su costo.

Transcurridos tres años, nada se había hecho, pues en un oficio se le pide que facilite una guardia para custodia de los presos comunes que ocupaban la cárcel, situada en la misma casa que se tenía alquilada para celebrar las reuniones del Cabildo. En 1792 seguían todavía pa-

(84) Razón de propiedades del Estado que existen en el Departamento de Maldonado y su valor según avalúo de Peritos. Julio 3 de 1803. Archivo General de la Nación. Ministerio de Gobierno. Montevideo. Caja 780, earp. 4, doc. 31.

(85) Archivo General de la Nación. Montevideo. Libro 269, pág. 190.

gando el alquiler.

Hallábase situada en la esquina N. E. de la misma plaza.

Nicolás Arredondo a su vez, en esa fecha, desde Buenos Aires ordena que se forme el presupuesto del «costo de...«La Capitular....» (86)

En 1803 se estaba en lo mismo a este respecto; pero en 1811 debió de haberse empezado por hallarse usufructuando una parte de los beneficios de la matanza de focas.

Según un documento, en 1817 aparece terminado el edificio; porque estando el general Lecor establecido en Maldonado, con motivo del cumpleaños de S. M. F., quiso que se celebrara solemnemente con iluminaciones, cena y baile en la Sala. Capitular.

En Julio del año 1820 habiéndosele adjudicado a Aguilar, la matanza de focas, no debió de contribuir con los beneficios antes citados; puesto que el 28 de Junio de 1822, a su vez el Cabildo de Maldonado, acostumbrado a recibir su parte correspondiente, se dirigía al Baron de la Laguna, pidiendo se le concediera algo.

El antiguo edificio subsistía en su primitivo aspecto hasta el año 1878, en que siendo Vicente Garzón; jefe político y de policía, pide y obtiene del gobierno provisorio de Latorre, la debida autorización para invertir una parte de lo producido del empadronamiento de marcas y señales para su refacción. Por lo tanto se le dio el aspecto de una sencilla construcción. Existiendo entonces varios terrenos baldíos en esa misma cuadra de la plaza, debieron haberlo dejado tal como estaba.

En 1886, durante la administración de Devincenzi, se refacciona de nuevo, y por último en 1911 levantan otro más moderno, de dos plantas.

En 1923 se le agregaron importantes mejoras.

«Al efectuarse reparaciones el año 1870 en el antiquísimo edificio que ocupa la Jefatura, se hizo el curioso hallazgo de una joya numismática oculta entre las tejas y el armazón que la sostenía. (Fig. 12)

Consistía en una pieza de plata de más de 2 onzas de peso, o sea 51 gramos, de 3 mm. .de espesor y 43 mm. de diámetro y 15 cms. de circunferencia convexa.

El grabado de la medalla acusaba habilidad artística, pues a pesar de contar mas de un siglo y del deterioro que no ha dejado de sufrir, los grabados al relieve se presentaban con buen dibujo, gusto y claridad.

La descripción numismática de la pieza, era la siguiente:

Anverso, Leyenda Ludovico De Velasco et Vicentio Gonzales. En

(86) Ibid. Libro 270 pág. 139.

el campo: Sus bustos; a la derecha, Exergo: Prieto.

Reverso, leyenda In. Morro. Vit. Glor. Funct. En el campo: una ciudad (La habana) fortificada, y en la que se destaca el Morro, bombardeado por la escuadra inglesa. En el centro una mina ha reventado, levantando una gran columna de fuego y humo. Debajo hay esta inscripción: Artuim Academia Carolo Rege Cathol. Annuente Cons. A. MDCCLXIII.» (87)

Habiendo sido ambos personajes los Héroes de la defensa del castillo, el año 1762, en conmemoración de ese hecho de armas, fue



Figura 12: Medalla del año 1763.

mandada acunar una medalla por la Real Academia de San Fernando.

Probablemente perteneció a algún preso.

Se acostumbraba a ocultar el dinero de esa manera, pues contaba Julián O. Miranda que su abuela antes de tener que irse para la Isla de Gorriti el año 1846, escondió una regular cantidad de onzas de oro en el techo de su casa, entre este y los tirantes.

Cuando Jose A. Tavolara tuvo noticia de la medalla, pidió fuera donada al Museo de la Biblioteca, y en Julio 29 de 1878, este acusaba recibo de ella. Después pasó al Museo H. Nacional donde se encuentra.

Se trataría de una pieza rara poseída por muy pocos coleccionistas.

Juan H. Figueira, que fue dueño del antiguo teatro San Felipe tenía una igual en su colección.. (88)

En el Museo de Buenos Aires existe también otra, pero es de bronce.

(87) Datos debidos a la gentileza del Sr. Ricardo Grille.

(88) Un monetario tan importante y valioso, el citado propietario debe haberlo heredado de un tío abuelo residente en Europa, portugués y millonario, que murió a los 103 años de edad. Véase Apéndice Nº 12.

Torre del Vigía

Hállase colocada a 250 pies (unos 39 metros) de altura sobre el plano y su forma es cuadrangular, rematada por un compartimento en la parte superior de unos 4 a 5 metros. En su base tiene 5 metros de ancho y 13 id. de alto. (Fig. 13)

El historiador señor Mariano Cortés Arteaga habiendo hecho un relato de ella (89) también corrobora como nosotros que «Faltan planos de la época; no se conocen detalles de la construcción... y ni siquiera se sabe cuando se levantó esta histórica atalaya.»



Figura 13: Torre del Vigia.

Al mismo tiempo cita el documento siguiente: «la Junta de Guerra reunida en Montevideo el 17 de Julio de 1797, dispuso entre otras muchas medidas de carácter militar: Que en el paraje mas elevado de las inmediaciones de Maldonado, se construyera una vigía de la altura proporcionada, a descubrir desde ella toda la distancia posible a la mar....

Detalle de gran importancia, porque segun aquel «se puede establecer sin temor a dudas, que esta atalaya fue erigida entre los años 1797 y 1806.»

Ahora bien, podremos constatar de que ya estaba construida en 1803, cuando el estado la hizo tasar: «torre edificada de ladrillo y cal q.e la llaman «de la Vigía» y que fue avalada en 5.500 ps.» (90)

(89) Mariano Cortés Arteaga. Torre del Vigía de Maldonado. Suplemento de «El Día». Año XII Nº 539.

(90) Razón de propiedades del Estado que existen en el departamento de Maldonado y su valor según avalúo de Peritos. Julio 3 de 1803. Archivo Gencral de la Nación, Ministro de Gobiemo. Montevideo. Caja 780, Carp. 4, doc. 31.

Es decir que si «la llaman» o llamaban así, no sería por hallarse figurando desde algún tiempo?

Volviendo al documento mencionado antes, existe otro (90 bis) del mismo año de 1797, de Joseph Bustamante y Guerra que confirma tal determinación.Y hasta se agrega que «por si acaso el S.or Virrey de estas provincias resolviese fabricar unas buenas Vigías que deben servir p.a en todos tiempos, convendrá el formar un plan sobre este proyecto, acompañado del presupuesto de gastos p.a costearle las noticias que convengan para resolverse con acierto.» Si se cumplió lo expresado, la torre deben haberla empezado a construir por ese entonces.

El día que los ingleses atacaron a Maldonado un testigo presencial contaba, «que llegó» junto a la torre del Vigía, donde el gentío agrupado comentaba asombrado todo cuanto hallábase presenciando... : «En seguida subí para desengañarme y poder observar mejor desde la altura. En ella el piloto del puerto con su anteojo observaba y escribía...»

En 1816, el vigía, hallándose sin lo más necesario, sin uno de larga vista y también sin «genero para el pabellón de la provincia, ha dispuesto este Cabildo que se traiga de la de Buenos Aires el género para hacer la bandera por no hallarse en esta, y con respecto al mencionado anteojo, se compre y se envíe en primera oportunidad...»

Francisco Aguilar el año 1829 protestaba, porque debido a un rayo que destrozó el asta, se pasaba el tiempo sin reponérsele.

De ahí que se dirigió al gobernador, para que sin demora librase las órdenes respectivas y se enarbolara el pabellón toda vez que se necesitaba; así como en los días festivos era de costumbre. Que aunque esa falta se observaba desde hacía algún tiempo resultaba en perjuicio del honor nacional.

Con razón se reclamaba la reposición del asta para que se viera flamear a nuestro pabellón nacional, desde lo alto de aquella histórica torre; donde antes figuraron, el español, el inglés, el artiguista, de portugués, el brasileño y el argentino.

En 1852 el gobierno de la metrópoli autorizó al receptor de aduana para que procediera a realizar cierta reparación.

Allá por el año 1877, dado su mal estado, nuevamente se aconsejaba que entre las obras que podrían efectuarse por conveniencia y como medio de formar un punto de solaz, «sería la refacción de la misma, situada en la Plaza del Recreo.

«Siendo ellas de poco costo y agregandosele una alameda se es-

---

(90 bis) Documento perteneciente a Juan E. Pivel Devoto, que tuvo la gentileza de facilitarnos una copia. Véase Apéndice Nº 9.

tablecería un paseo bellísimo, con su atalaya, abarcando no solo el puerto y la alta mar, sino también todos los alrededores de Maldonado.»

La refacción citada consistía en una baranda para su escalera, construcción de un piso para sus balcones y puertas para los mismos.

Esta destrucción se debió a un temporal y a una granizada tan grandes, que no dejó más que las barandas de los balcones.

Al año siguiente Rafael L. Formoso, capitán del puerto, se fue hasta Montevideo para tratar de hacerla arreglar.

Contaba Ramón P. Miranda, que allá por el año 1866, las barandas eran de madera y que habían sido reemplazadas por otras de hierro, construídas por los Sres. Canale y Casella.

Continuando la torre en estado de abandono, Boeth la hizo revocar y blanquear en su parte exterior y compuesto los balcones que amenazaban otra vez venirse al suelo.

Siendo ese punto el predilecto para el paseo a pie de las familias, aquel iba a construir un jardín público al estilo inglés, con cómodos asientos, alumbrado y en el centro de la plaza un gran hotel destinado a los bañistas y viajeros que arribasen.

En cuanto a la facilidad de transporte, la ofrecería la línea de vapores de la empresa de pesquería que iba a empezar a funcionar.

En 1892 por disposición de la municipalidad se construyó el cerco de alambre.

En esa época en que recién ensayaba Burnett, su plantación de pinos, dominábase desde la referida plaza, una extensión considerable, en la que se abarcaba con la mirada, la Punta del Este, islas de Gorriti, Lobos, Punta de la Ballena y el continuo cruzar de los buques.

Uno de nuestros poetas, hallándose al pie de la histórica torre escribía:

«Ya estoy en la planicie; al pié de la atalaya,
Donde la vista abarca conjunto seductor,
Tu faro, tu bahía donde jamás se encalla,
Y tu isla de Gorriti de náyades mansión.»

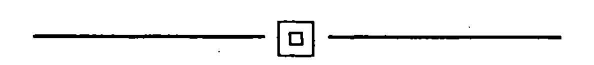
Lo de no encallar debe haber sido por fuerza del consonante, sino las empresas de salvataje ninguna ganancia habrían conseguido.

En 1898 se volvió a refaccionar el edificio por dentro y por fuera. Los Sres. Alfredo Costa y Abel Platero, donaron una cantidad de columnas de hierro fundidas y escalones de piedra que le faltaban a la escalera; y que aun subsisten.

Allá por el año 1916 se renovaron sus deterioros, pero en vez de

restaurarla como correspondía, sus balcones fueron construidos totalmente con cemento armado. Como resultara un verdadero adefesio, las críticas se renovaban; así que se tuvo que volver a colocarlos tal como eran antes.

Ahora, por fin va a ser restaurada como corresponde.



Cuarteles

Cuartel, fue denominado el primer galpón para la tropa y que tuvo capacidad para ochenta o noventa hombres. Viana debe de haberlo construido al ubicar a Maldonado (91) en su segundo emplazamiento. José Francisco de la Riba Herrera cuando en Diciembre de 1766 se hace cargo del mando, aquel se encontraba en malísimo estado. Tanto que en el primer mes del año siguiente, escribe: «Tengo cubierto ya, y reparado de la lluvia, el Quartel de la Infantería, un Almazen para víveres q.e se llovía todo, por tener desmantelado el techo; el Cuerpo de Guardia de la tropa q.e llaman Fuerte, en el q.e están peor q.e en la calle. . .» (92)

Siguiéndose en ese mismo estado, no es de extrañar que el Capitán General, le diera orden a Howel, de hacer otros; pues en 1773 avisa: «marcho para Maldonado a acudir al reparo de los cuarteles que se están construyendo. . .» (93)

Al año siguiente Ign. de la Quintana, con fecha 24 de noviembre, informa que en ese «intterin estan techando una

partte de los Quarteles nuebos, de que se careze mucho...». (94)

Aquí cabe observar que sólo se trataría de construcciones de índole precaria, que nos diferenciarían de las demás.

Transcurridos tres años se trabajaba a fin de terminar otro, como lo comprueba el detalle siguiente:

---

(91) Cuando cita en 1757 al indio Yapuay, agrega que era «residente en este cuartel de Maldonado.»

(92) Ricardo R. Caillet - Bois. Obr. cit. pág. 338.

(93) Archivo General de la Nación. Montevideo. Caja 29, carp. 7, doc. 46.

(94) Ibid. Caja 37, carp. 9, doc. 66

«En todo el año 1777 se pagaron 7,925 ps. 0 » 1/2
De Enero 1778 a Julio se pagaron 8,630 ps. 1 » 1/2

Maldonado. Julio 31 de 1778.

José Galup.

Noticia de los meses cuios importes se hallan: vencidos por los indios que se emplearon en las Reales obras del Quartel de Maldonado.» (95)

Este debió haber sido el que tenía el nombre de «El Tren» y que ocupaba una manzana.

De ahí que en ese año y medio de tiempo que se señala,. y por ser simplemente de paredes de ladrillo - tal vez cimentadas con barro - y con techos de paja, bastaría con la indiada para llevar a cabo la obra, y de la cual se hace referencia.

Como se verá, los individuos correspondientes a la cuenta de Galup, debieron ser 39, y estos eran penados; porque pasado poco mas de un mes, se avisaba que la lancha en que se conducían los vestuarios enviados por el gobierno de Buenos Aires, para distribuir entre la indiada de «ese cuartel», había naufragado en la bahía de Maldonado. «Que se pudieron recoger en su totalidad, 39 vestidos, 39 pares de calzones, 39 chalecos, 77 camisas y 39 gorras, para abrigo de los presidiarios que se hallaban en los trabajos de las Reales obras y demás atenciones de aquel puerto.» (96)

La vez que encontramos un documento en el Archivo Histórico de la Nación, dando la razón de las propiedades del estado y su valor, de fecha 31 de Agosto de 1826, contenía un dato al que no le dimos mayor importancia.

Ahora bien, al leer el articulo del historiador Mariano Cortés Arteaga, publicado recientemente en el suplemento de «El Día», - nº 616 - al darme cuenta que el nombre «del Tren», correspondía a uno de los cuarteles, recordé mi error. Así que volviendo a la fuente de información copiamos lo siguiente: «Un edificio de paredes de ladrillo, bastante deteriorado techo de paja, y sin él, en varias partes del edificio, que abrasa el cerco, que le acompaña una Quadra en Quadro, cuyo edificio conocido con el nombre del Tren, es avaluado en el estado en q.e se halla, en tres mil seiscientos setenta y seis p.s.»

En 1793, aparece el levantamiento de los planos para construir un suntuoso cuartel, de una manzana; en el mismo de los primitivos y don-

(95) Ibid. Caja 85, carp. 9, doc. 41.
(96) Ibid. Caja 80, carp. 8, doc. 136

de hoy se encuentran sus ruinas. (Fig. 14). Contenía además de las comodidades para la tropa, habitación del comandante, almacén de armas, salas de pabellones para oficiales, cuerpo de guardias, cuartos para compañías, sargentos, etc. (97)

En cuanto a la mejora «de unos famosos cuarteles garitones» ordenada en Julio de 1806 por el gobernador, debió referirse al que acabamos de citar y al «del Tren». En esa fecha, ambos no habían sido destruidos durante el asalto, sino unos pocos meses después, y por lo tanto debieron ser algo habitables, cuando solamente se pedía una mejora.

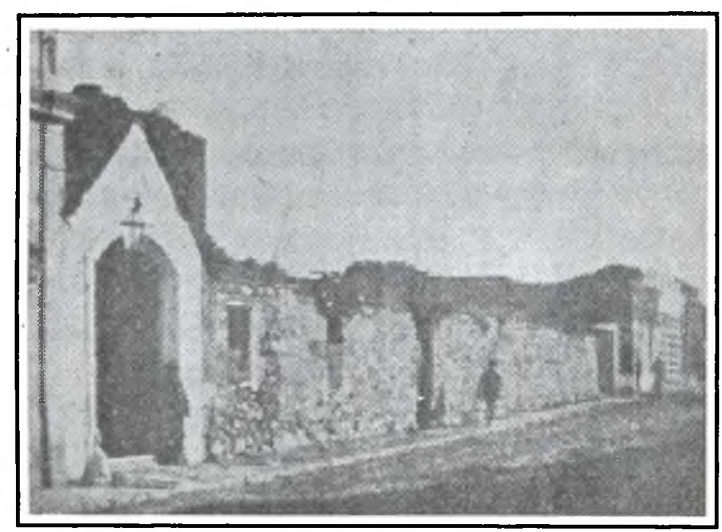


Figura 14: El cuartel.

Nueve años más tarde, según detalla Cortés Arteaga:

«a excepción de la cuadra del sur, que aunque destruída sirve para cuartel de las tropas que hay en esta guarnición, como así mismo de la crujía y el cuerpo de guardia.»

La primera, que ocupaba la capilla y sus anexos, durante el asalto fue respetada, y de ahí que todavía para algo sirviera.

En esa misma fecha, en el otro cuartel «del Tren», por el dato antes citado «también estaban inútiles en sus techos, a excepción de una de las cuadras que puede ser habitada v con una corta recomposición puede ser útil...»

El cuartel del «Tren» debió hallarse habitable en el año 1800, pues la «Rl. Hacienda» de Montevideo le mandaba entregar a Rafael Pérez del Puerto en Maldonado, «sesenta y ocho bestuarios completos, compuesto cada uno, de chaqueta, calzon, gorro, Poncho y dos camisas con destino para los Indios q.e estan agregados al tren de artillería de

(97) Véase Apéndice Nº 13

aquel depto» y se hacía la advertencia que iban en 4 retobos de cuero del 1 al 4.



Habiendo el superior gobierno pedido datos a Maldonado sobre los servicios de Artigas, se le responde lo siguiente:

«Artigas entró a servir en el Cuerpo de Blandengues el 10 de Marzo de 1797 al 27 de Octubre, que se le dio la baja, por haber pasado a capitán de Milicias de Caballería de esa Plaza.

Después volvió al mismo Cuerpo de Blandengues de Ayudante Mayor por orden del Virrey en 2 de Marzo de 1798 desde cuyo tiempo hasta ahora sirve dicho empleo sin interrupción.

Maldonado 14 de Set. de 1799.

Rafael Pérez del Puerto.» (98)

Artigas habiéndose encontrado allí en ese interín, fue cuando ocupó el nuevo cuartel.

Al año siguiente las «Plazas efectivas» del tren volante, se componían de:

	Sarg.s	Tamb.s	Cabos	Soldados	
«Dragones	6	2	17	98	123
Blandengues	10	4	18	92	124
					247»(99)

En 1826, como hemos dicho, el Cabildo de Maldonado, daba la razón de las propiedades del estado en ese departamento y su valor.

Así que entre ellas se especificaba: «Un quartel de una Quadra en

(98) Archivo General de la Nación. Montevideo. Caja 238, carp. 6, doc. 29.
(99) Ibid. Caja 248, carp. 8, doc. 7.

cuadro de edificio de piedra y ladrillo bastante de teriorado, avaluado en el estado en qe. se halla por los peritos Dn. Eusebio Perea y Dn. Felipe Martinez, en once mil cincuenta y tres pesos dos rs.» (100)

Ahora bien, suponiendo que recién a fines de 1793 empezaran a edificar el cuartel, debieron haberlo ocupado tal vez en 1796. Por consecuencia, dado el informe antes citado, cómo podía - en el término de 7 años mas o menos - hallarse «bastante deteriorado. . . y en el estado en que se halla»?

En 1806, cuando la invasión inglesa, acabaron por arruinarlo. «Saquearon en él... todo cuanto encerraba. . . las puertas, ventanas, tablados y útiles de madera." (101)

La capilla no fue destruida, pues sólo se llevaron las velas de cera y alguna ropa, además en la puerta pusieron un centinela, día y noche, para evitar que nadie perturbara los oficios religiosos.

A los techos restantes les sacaron el tiranterio, tanto que para poder utilizar después el ámbito de la portada, se le adaptó una construcción en forma de azotea. Más tarde, a la parte aun existente del mismo cuartel - sobre la calle hoy 18 de Julio - se le aplicaron chapas de hierro galvanizado.

Si aun sus muros conservan su solidez, hace pensar que sus techos fueron de paja. Porque si respetaron la parte del edificio de la capilla, dado que desde un principio hubiera sido techado con tejas, no podía en ese espacio de tiempo como más adelante se verá - estar «próximo a arruinarse con peligro de los concurrentes» y que se lloviera en todo su interior.

Después de tanto destrozo lo peor fue que no se pudo contar con alojamiento para la tropa, tal como se indica:

«III Cabildo de Maldonado. Con motivo de reunir las milicias de este depto. por orden superior y respecto que no hay cuartel adonde acomodarla, es necesario alguna casa, para que estos individuos puedan existir en ella interin no se efectúa su salida.

Maldonado Marzo 20 de 1823.

Juan Paulino Pimienta.» (102)

---

(100) Ibid. Ministerio de Gobierno. Caja 785, carp. 4 doc. 31.
(101) «Exposición de vecinos etc.». Biblioteca Nacional de Montevideo.
(102) Juzgado L. Departamental de Maldonado. Exp. N.9 283, L. C. Año 1823.

Al mes siguiente se volvía a pedir, que siendo preciso acuartelar una compañía de milicias en los arrabales de la ciudad, esperaban que se franqueara «alguna pieza (galpón) capaz en la quinta de Francisco Aguilar.» Este quiso comprar el cuartel, según lo detalla un documento de su archivo y que se ha extraviado.

Probablemente seria aquella parte en que fueron restaurados sus techos y sirviera un tiempo de cárcel pública; más la ex-capilla que hallábase desocupada.

La primera situábase en la calle 18, donde construyeron una casa moderna, lindando con los fondos de la escuela pública.

Entonces los presos estaban todos en una sola pieza, y hasta las personas de poco delito tenían que confundirse con los criminales.

También no siendo del todo segura, era por consiguiente forzoso mantener un piquete de tropa para su custodia ;y de ahí que el alcalde solicitase disponer de otra pieza mas.

Sucedió entonces, que encontrándose presos un moreno y un mulato, por intentar fugarse y haber ya limado una gran parte de los grillos, el comandante militar coronel Pablo Perez dispuso su castigo.

Al concurrir el juez los halló desnudos, amarrados a un tirante; recibiendo la pena de azotes con varas de membrillo, .y en presencia de un gran número de curiosos que observaban el acto dentro de la habitación y desde una ventana abierta del lado de la calle.

Terminada la paliza, el médico de policía deja el certificado siguiente:

«Don José Diaz. Médico cirujano de la ciudad de San Fernando de Maldonado, certifico que por órden del señor alcalde de esta referida ciudad, pasé al quartel de esta acompañado del Juez Subalterno, donde encontré un negro y un mulato que acababan de recibir un castigo de azotes de los más exhorvitantes que se puede relacionar, mandados dar por el S.or Comand.te Militar de esta; de suerte que si no se les socorre con prontitud con los auxilios de la humanidad y del arte, están expuestos a una gangrena y morir. Y para que conste doy la presente en Maldonado, a nueve de Febrero de mil ochocientos veintinuebe.

José Diaz.» (103)

El hecho fue censurado por no haberse cumplido con los requisitos exigidos por la ley; y máxime por hallarse suspendido desde el año

(103) Arch. G. de la Nación. Montevideo. Ministerio de Gobierno. Caja 778.

1803, el tal castigo de «baquetas», (varillas) por una «Real Orden.» Por ese motivo, en seguida nombraron a José María Ferreirós para el puesto de alcaide de la cárcel.

Habiendo ocupado el fundador de nuestra nacionalidad el mismo cuartel, como un contraste, referente a esos sentimientos crueles e inhumanos, haremos destacar el carácter bondadoso y altruista de aquel. Así también lo asegura Joaquín Suarez en su autobiografía: «Que Artigas era muy sensible con los desgraciados.»

Pudimos constatarlo, la vez en que llegara hasta compadecerse de una pobre esclava, que se pretendía privar de su libertad; y sobre todo en los tiempos que estos infelices, eran considerados como una simple mercancía.

He aquí la prueba: «*Sin embargo de no haber ley sancionada sobre el particular q.e se reclama, es conforme a los intereses del Systema se proteja la Libertad de la Esclavatura contra las leyes del despotismo*

Por conseq.a la Esclava Ana Gandara deberá ser libre y hallarse en el pleno gose de su dr.os naturales desde el momento q.e ella haya satisfecho a su amo la cantidad q.e costo en su venta.

Lo demás es una exhorbitancia, q.e solo pudieron auctorizarla leyes despóticas, y q.e aborrece la humanidad en favor de la naturalesa.

Es q.to creo justo sobre el particular y digno de la exemcion de ese Magistrado. Tengo el honor p.r este deber de ofertar a Vds. mi mas cordial atención.

Quartel General en 28 de Noviembre de 1818.

Artigas.» (104)

En 1839 debido al hallarse el cuartel completamente arruinado, el teniente alcalde daba «cuenta del trabajo de sacar la madera perteneciente a los techos. Se remataron 3 lotes.1.er lote 20 ps.2º lote 16 p.s y por el 3º 20 ps. Al maestro 21/2 dias a los patacones por día. Por dos peones 2 1/2 a 6 r.s» (105)

Según por lo que se detalla, debió consistir en la parte que acabamos de citar y que Aguilar pensaba hacer la compra.



(104) Archivo del Juzgado L. Departamental de Maldonado.
(105) Ibid. Año 1839.

La idea expresada por el arquitecto Juan Giuria, de restaurar el Cuartel de Dragones, en el Nº 10 de la «Revista Nacional», ya anteriormente había sido propuesta por Horacio Arredondo (h.), el año 1929, en «Maldonado y sus fortificaciones»: «Y pensar que no hace muchos años el Estado invirtió sendos miles de pesos para levantar a escasos cien metros, un cuartel sin caracter y sin historia!

Nada hubiera costado destinar ese dinero a la restauración de esa reliquia histórica, con arreglo a los planos primitivos, y en la seguridad de que hubiera resultado una obra de positivo interés para la zona y para la República.

Y quizá se esté a tiempo. El terreno, actualmente nada vale y el local del moderno cuartel pudiera albergar sin mayores dispendios, otra repartición pública. Relativamente no costaría mucho dinero la modificación del Cuartel de Dragones, y fácil es suponer el atractivo que para esa región de turistas, plena de tradición y ambiente esencialmente colonial, representaría esa restauración cuya ejecución seria obra patriótica y de positiva cultura.

Los planos... reunen todo lo necesario para una fidedigna reconstrucción, y los hombres dirigentes de la hora saben apreciar perfectamente el alcance moral de estas iniciativas» (106)

Van tres lustros y todavía sigue en el mismo estado de abandono.

Ultimamente estuvimos inspeccionando su estructura para poderla comparar con uno de los planos de que se ha hecho referencia, el del año 1793 y cerciorarnos de las partes subsistentes.

A lo largo del frente principal, donde se sitúa la portada de 2 m- 90 c. de ancho, están dos edificios modernos en dirección al Este.

Entre estos y la esquina de la plaza se levanta un trecho de pared colonial, en que fueron tapiadas las ventanas, y que según el plano, correspondía a la habitación destinada al Comandante.

En este mismo frente, hacia el O. hay otro fragmento de pared con las aberturas de dos restos de ventanas. Además un trecho desmantelado al ras del suelo y de nuevo se continúa una extensión de muro, hasta la esquina Noroeste. En el ala derecha - calle José Dodera - se halla un paredón de unos 30 metros hasta encontrarse con dos pequeños dos chalets . En la del ala izquierda - calle 18 de Julio - a partir de la esquina de la plaza, existe otro trozo del muro primitivo. En seguida varias construcciones modernas y a continuación 30 metros de los pabellones del cuartel, confinantes con la esquina Sudeste.

(106) Horacio Arredondo (h.) Rev. de la Sociedad «Amigos de la Arqueología» Montevideo. t.III. pág. 428.

En el fondo Sur del cuadrilátero, a partir del sitio que ocupó la capilla, es donde se conservan mejor 35 metros de largo por 6 m. 85 c. de ancho, de la misma construcción.

Al formar viviendas separadas, levantaron tabiques y abrieron varias puertas hacia la calle. Esta misma pared se continúa hasta la esquina Sudoeste, excepto en un corto espacio de 7 metros en que fueron extraídas las piedras.

El local que se acaba de señalar, ubicado en el ala izquierda, en gran parte permanece desocupado.

Su techo, de aplicación moderna está cubierto con chapas de hierro galvanizado, tan deterioradas, que la lluvia penetra en el interior del edificio. Comparando el plano citado, del año 1793, con la edificación aún existente, resulta que la techumbre no terminaba sobre la cornisa; y en cambio levantaron un pretil todo a lo largo con sus correspondientes gárgolas para el desagüe.

El frontón de la capilla es de ladrillo, sobresaliente y está adherido a la piedra de sillería de la pared; por lo que se comprende fue hecho cuando abrieron la portada, de 2 m. 75 c. de alto por 1 m. 70 c. de ancho; y en el mismo sitio que ocupaba una de las ventanas.

En la rinconada interior del gran patio, figuran los restos de una habitación que no está en el plano. Probablemente se hizo destinada a la sacristía, y una pequeña pieza en el pabellón continuo - que aun subsiste - para bautisterio.

El salón de la esquina S.E. debió ser el habilitado para la capilla. De «20 varas» y podía contener mayor número de personas.

Los cimientos de las cocinas aún pueden verse a flor de tierra, así como uno de sus pozos de agua. Las puertas interiores entre los pabellones, en vez de estar en el centro de los tabiques, las colocaron lateralmente.

Volviendo al frente del cuartel, una de las casas contiguas, contenía en su vereda, una pesada loza (107) - que según indica el plano - era por donde se desagotaba uno de los retretes situado en el interior.

«En cada cocina al lado del Fogon deve aver su letrina con su conducto a la calle donde se hará un Pozo p.a la inmundicia.»

Otro pozo negro se hallaba también situado próximo a la portada central; pero la tapa de acceso, fue cubierta con baldosas al hacerse la vereda frente al colegio.

Ambos fueron descubiertos el año 1874, según se detalla en "El Telégrafo Marítimo»: « se han encontrado dos entradas subterráneas a

(107) Ha sido reemplazado por otro de cemento armado.

25 varas cada una, situadas cerca del frente que da a la calle 25 de Mayo.» Se agregaba que aquellas construcciones de piedra, debieron de pertenecer «a un polvorín y a una letrina.»

El verdadero túnel debe de ser el que parte de la llamada casa del gobernador y del cual nos ocupamos el año 1930, en la revista de la sociedad «Amigos de la Arqueología», (Tomo IV).

Tiempo atrás, estando allí de visita se nos señaló una gran loza de las que formaban el piso del patio, y donde figuraba una bomba de mano. La propiedad al cambiar de dueño fue retirada la piedra y se le adaptó

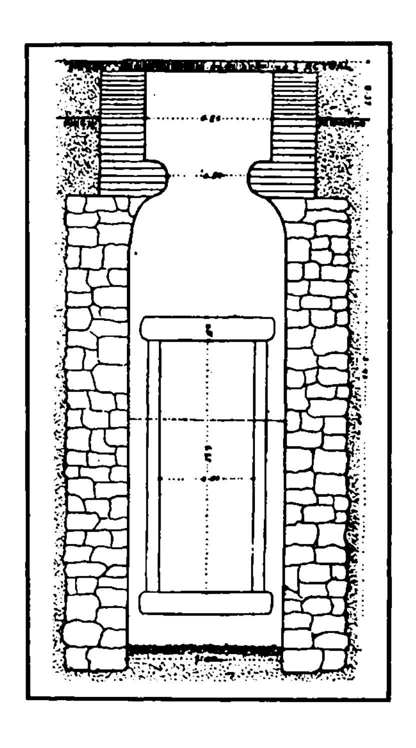


Fig 15 El Pozo

una tapa de cemento armado; la cual hicimos levantar para penetrar en el pozo, (Fig. 15) por medio de una escalera.

Las piedras de talla que forman el armazón de la puerta son monolíticas. Estando la entrada hacia el S. O., supusimos que el subterráneo seguiría en dirección a la iglesia o la comandancia; y así lo indicamos en un plano.

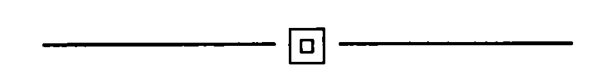
Esta confirmación la hemos tenido hace poco, la vez que en la cuadra, calle por medio frente al citado edificio, se hubo colocado la cañería para el agua corriente y al coincidir que pasáramos por ese lugar antes de ser colocados los adoquines.

A poca distancia de la esquina de la plaza, junto a la excavación

vimos un voluminoso ladrillo - 40 c. por 20 c.- abandonado en el cordón de la vereda.

En seguida nos dirigimos a uno de los obreros y al preguntarle la procedencia, nos responde, que al hacerse el zanjeado, como a un metro y pico de profundidad del nivel de la calzada, había aparecido una construcción y de la que se retiró únicamente aquel.

Desde allí el pozo distaba unos 25 metros.



El 7 de Abril de 1913 los representantes por Maldonado, Sosa, Miranda y Colistro, presentaron un proyecto de ley con exposición de motivos para que fuera considerada monumento nacional, la portada del Cuartel de Dragones.

Entre otros detalles terminaban diciendo: Como representantes de ese departamento, cumplían el deber de destacar ante la consideración de la bancada, un nuevo motivo de rememoración; perpetuado a través del tiempo y las generaciones, como un recuerdo vivo de la primera escuela en que Artigas, aprendió a ser soldado, para la gloria de la libertad y de la democracia.

El día 8 del siguiente mes de Julio, se sancionó el proyecto de ley.

«Art. 1º - Cométese al P. E. la adquisición del predio donde aun subsiste, en la ciudad de Maldonado, la portada del antiguo «Cuartel de Dragones» en que empezó sus servicios militares, formando parte del Regto. de Blandengues, acantonado en aquella ciudad, el prócer José Artigas.

Art. 2º - Declárase de utilidad pública la expropiación del terreno de la referencia.

Art. 3º- El P. E. tomará de rentas generales hasta la cantidad de cinco mil pesos que destinará a la expropiación dispuesta, a la colocación de una placa conmemorativa de bronce, en la portada histórica, a los trabajos de refacción y restauración de ese monumento que se declara nacional, y al fin que establece el artículo siguiente.

Art. 4º - Destinase el interior del predio mencionado a la formación de un gimnasio al aire libre para los niños de las escuelas publicas, anexo

al establecimiento de la misma índole que está contiguo a dicho predio, etc., etc.

Art. 6º - La colocación de una placa.

Gómez. Sanguinetti. Muró. Sosa. Toscano.»

No fue expropiado.

El Marco de los Reyes

Cevallos, en su «Diario de la Expedición» dice que los mármoles fueron traídos de Rio Grande, provenientes de Lisboa, y trasportados en una falúa por la Laguna Merin hasta el arroyo de San Miguel, y a las playas de Castillo Grande el 21 de noviembre del año 1752.

En esta fecha llega al campo portugués el tercer marco.

El 28, el teniente Manuel Vedigal con doce soldados, marchaba con aquél para el lugar donde se debía levantar. El 4 de enero acamparon en un paraje que se llamó el Cerro de los Reyes, por causa de ubicarse en este mismo lugar. Aquí demoraron 7 días, no sólo para la instalación, sinó para separarse los principales comisarios de los de la primera partidas que debían continuar. El 8 fué colocado en la latitud de 34º30´52´´» Quedó con las armas de Portugal mirando al noroeste y las de España al sudoeste. Bajo las del primero tenía esta inscripción: «Sub Joanne V Lusitanorum Rege Fidelíssimo; y bajo las del segundo: «Sub - Ferdinando VI Hispano Rege Catholico.»

En una de las caras laterales: «Ex-pactis finium Regundorum comentis Madriti Idib Januari MDCCL»; y en la opuesta: «Justitia et Pax osculate sunt.» Los marcos de Castillos e India Muerta contienen las mismas inscripciones.

En un oficio de fecha 15 de Febrero de 1753, que el gobernador de La Colonia, Gomes Freire de Andrade enviara a la Corte, relacionado con los trabajos de demarcación de límites, refiere lo siguiente: «Tres de los cuatro marcos que habían sido mandados desde ahí, fueron erigidos; siendo el tercero en lo alto de la Sierra de Maldonado y a 5 leguas de su puerto.

Las discusiones, contratiempos, parages pantanosos, trasporte

de piedra, largos y minuciosos estudios geográficos; así como la irregularidad de los tiempos tempestuosos y de lluvias, nos hicieron emplear cuatro meses en esa tarea.»

En 1762 Cevallos los hizo derribar, y el tercer marco que se ve destruido en su parte superior, fue transportado a Maldonado en 1895. (Fig. 16).

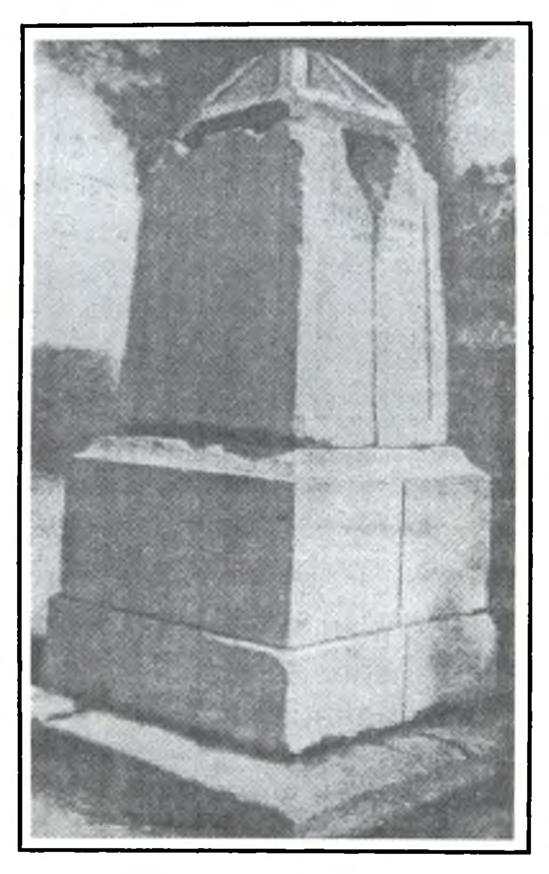


Fig. 16 El Marco de los Reyes

La Cachimba del Rey

Cabrer cuando visitó a Maldonado en 1784, cuenta que la población se proveía con abundancia, del agua que daban unas cachimbas situadas en la plaza - «muy gustosa clara y saludable.»

Aun subsiste una de ellas, del lado S. casi en el centro.

Diego de Alvear en vez, consignaba que «no tiene mas agua en las cercanías, que un pequeño manantial al lado del pueblo y las cachimbas que se ven en la playa, las cuales por eso no dejan de ser claras y saludables.»

Respecto al primero, debió de tratarse del que después fuera de-

nominada: Cachimba del Rey; y se halla del lado S. E. de la ciudad. (Fig. 17). Consistía en una pieza techada, con sus paredes de piedra y en su centro un pequeño pozo a flor de tierra.

En un acta del 31 de Enero de 1868, se resuelve pasar una nota a la Jefatura de Policía, a fin de que impidiese la venta de agua procedente

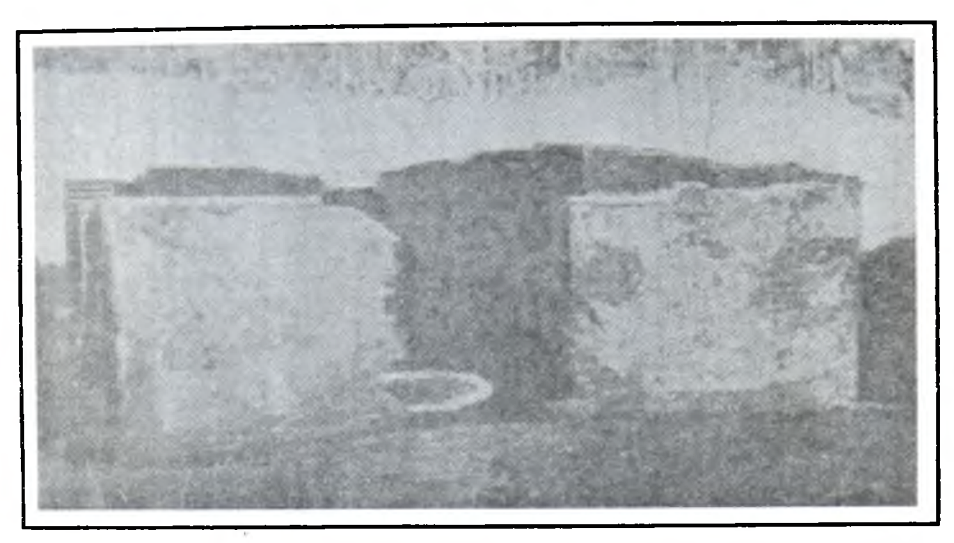


Figura 17: La cachimba del Rey.

de la cachimba., hasta tanto que la comisión la hiciera limpiar, de lo que se ocupasen inmediatamente en razón de haber tenido noticia de que algún individuo, se había bañado en ella.

El año 1873 la J. E. A. la arregla refaccionando la parte exterior, limpiándola interiormente, colocando una portada de hierro, y además construyen una pieza para resguardo.

Verificadas estas reparaciones, los aguateros tenían que abonar 5 centésimos por cada pipa de agua que sacaran para vender. A todo vecino que recurría en busca de ella, siendo para el uso doméstico, se le daba gratis.

El 7 de Abril de 1875, el vocal Dr. Estades pide que se tome alguna medida, para que el pozo o local del cual la mayor parte de la población se surtía de agua, fuese limpiado, poniéndole brocal y tapa, a fin de evitar que el agua reuniera sustancias nocivas, de las cuales tenía el agua de dicho pozo; pues por su situación en un bajo, todas las aguas del campo en su mayor parte iban a mezclarse con las que producía aquel magnífico manantial. Por lo tanto se resuelve efectuar la refacción llamándose a propuestas.

En 1907 se consigue una mejora pública estableciéndose cañerías para el abastecimiento del agua de la cachimba para la ciudad.

El largo del caño llevado hasta el local de la Junta, fue de 1,100

metros, con el desnivel de 5 metros en contra y su costo unos 1.000 pesos.

Se levantó para eso un molino de viento con su correspondiente depósito, ya desaparecido.

Más tarde se construyeron un tanque de cemento y otro pozo anexo, de profundidad suficiente para poder obtener el agua por medio de un motor; la que era vertida directamente en aquél.

De esa manera se obtuvo una fuerte presión en los surtidores.

Llegó un día en que empezaron a quejarse de la impureza de sus aguas y con razón, pues el tanque siendo completamente abierto en su parte superior, estaba expuesto a recibir el polvo, las hojas secas, los insectos, etc.; así que determinaron limpiarlo cada 15 días.

En 1921, con motivo de la pertinaz sequía, los aljibes en su mayor parte se secaron y el agua corriente apenas se conseguía extraerla de los grifos los cuales día y noche se veían rodeados de gente que esperaba el turno, con sus baldes.

La cachimba, única productora y que se consideraba inagotable resultó entonces, que después de unas cuantas horas de trabajo del motor, quedaba completamente seca, y tenía que llenarse de nuevo.

Posteriormente en otra parte se abrieron pozos artesianos, que son los que hoy abastecen a la ciudad.

Así que recordando el dicho popular fernandino: «Quien bebe agua de la Cachimba del Rey, vuelve otra vez», ahora aunque los forasteros no la beban más, volverán lo mismo, atraídos por la belleza y los encantos de aquella privilegiada zona.

Recientemente acaba de construirse en la parte sud un grandioso tanque de cemento armado que contiene un millón cien mil litros.

Escudo

El Cabildo de Maldonado, creado en 1784 por el gobierno y capitanía general de la provincia, después de transcurrir 14 años, resuelve dotar a su ciudad de un símbolo; es decir de un escudo que contuviera el diseño de una pluma y un lobo marino; lo que al serle solicitado al monarca, le fue por éste concedido, cinco años más tarde.

Con fecha 19 de Abril de 1803 se eleva otra petición, pero esta vez

para ser modificado aquél; y Carlos IV por real Cédula, el 29 de Agosto la aprobaba.

Por lo tanto, la pluma heráldica fue sustituida por un ancla, y el lobo marino por una ballena, «como caracteres propios de la ciudad, adonde

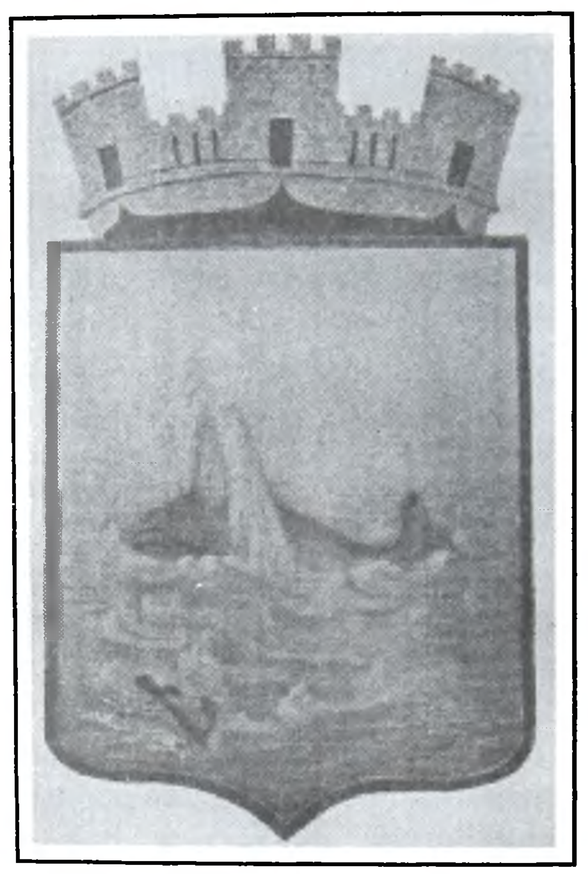


Fig. 18 El Escudo

tiene V. M. la famosa pesca del aceite de Ballena, que faena la Real Compañía Marítima.» (Fig. 18).

Se cometió un gran error al suponer que perduraría la matanza de cetáceos, los que resultaron transitorios y pronto desaparecieron; mientras que las focas continuaron y continuarán siempre concurriendo al mismo paraje.

Las Iglesias

Mientras Viana, con fecha 4 de Diciembre de 1755, expresa «lo

preciso y conveniente que es formar dos poblaciones; una sobre el puerto de Maldonado y otra sobre el territorio de las Minas»; respecto a la primera, anticipándose por su propia cuenta, había «ya puestas catorze vezinos con sus repartimientos de tierras.» Este pequeño núcleo permanece dos años establecido entre la Laguna del Diario y la Punta Ballena; pasando después al paraje que hoy ocupa.

Transcurre más de un lustro, y entre 1763 y 1764, al ser considerada vice parroquia, el 1º de Mayo del año último, recién empiezan a figurar las inscripciones bautismales. El primer vice párroco llamábase Fray Matías Cabral, - franciscano - y el segundo, Fray Sebastián Navarro.

¡Cómo sería la iglesia cuando en 1775, según el parte de Febrer, «la mitad se había undido»!

«En 1778 se eleva a la jerarquía de parroquia, - siendo párroco don Antonio Tordesillas - » (108) y por lo tanto sede de la primera autoridad eclesiástica del Uruguay.

Cuando Cabrer en 1784 llega a visitarla en su nuevo emplazamiento, nota que sus habitantes no alcanzarían a un centenar, siendo la plaza bastante espaciosa y en la que se ve la iglesia, un rancho indecente de paja que por su mucha antigüedad se llueve por todas partes y está por venirse abajo.

El virrey al tener noticia, le hace prevenir al capellán Juan León Ferragut del peligro existente para el público y para las « irreverencias de las demás imágenes de Santos q.e hay »; y al mismo tiempo le cita el artículo 66 de la instrucción real, que obligaba a poner remedio a ello.

A esto responde alegando que apenas cumplido el año de haber tomado posesión de la iglesia « viendo que toda ella amenazaba ruina, por haverse vencido todo un lienzo o pared, había convocado a todos los mejores vecinos y parroquianos para tratar de arreglarla.» (109)

A fuerza de mucho suplicar consigue reunir 36 pesos; y como los gastos de la compostura pasaron de 50 él tuvo que agregarlos de su peculio.

Además, hace presente a las autoridades, que no obstante sus buenos deseos de construir la obra de una nueva iglesia, si no se encuentra algún otro arbitrio, no es posible tal cosa.

Y ante el dilema de no haberlo, se hace imposible «el trasladar el Señor...» Ferragut con la suma precitada, no hizo más que darle al rancho un poco más de seguridad; porque 5 años después, un nuevo viajero Francisco Aparicio Andrés, cuenta que la iglesia se reduce a un ende-

(108) Gentileza de Fray Domingo de Tacuarembó.

(109) Archivo General de la Nación. Montevideo. Libro 270, pág. 49.

ble galpón cubierto de paja, sostenido en lugar de tirantes por unos torzales de cuero para evitar la ruina.

Debió ser mucha la fe religiosa profesada por los fernandinos, que no titubeaban - aunque peligrando sus vidas - en concurrir a una tan destartalada y ruinosa capilla.

Fuera de los domingos, varios otros días tenían que visitarla. (110)

Los cabildantes pidieron entonces que el subsidio de renta de los lobos se destinara para la reconstrucción «de aquella pobre iglesia, mientras no se consiguiera alguna otra.»(111)



Entre tanto no se empezaba el nuevo templo, y de ahí que Nicolás de Arredondo en 1792 desde Buenos Aires ordena «que se formaran los presupuestos del costo de. . . La Capitular... y La Iglesia...» (112)

En 1796 recién trazan los planos de ésta, y se nombra una comisión para activar la magna obra.

En el primer semestre del año, el ayuntamiento celebra un acuerdo a fin que de la venta de cueros solamente vacunos, se recabara el impuesto de « un cuartillo »; correspondiéndole al curato de San Carlos y de Maldonado, una mitad a cada uno.

Manuel A. Fajardo como depositario de la Fábrica de la Iglesia da cuenta de haber recibido hasta la fecha, « la suma de 590 ps. 5 rls y medio; y del semestre siguiente, 360 ps. 6 rls y 1 cuartillo.» (113)

---

(110) José Terra, del alcalde ordinario de Maldonado, el 23 de Abril de 1786, hace convocar a todos los capitulares para tratar sobre las misas de tabla, en que están obligados a salir del cabildo en corporación para concurrir a las festividades siguientes: « Enero 1.º La Circuncisión del Señor. Enero 20 Cumpleaños del Rey Dn. Carlos III, Ntro. Señor. Febrero 2. La Candelaria. Día de Ceniza. Domingo de Ramos. Oficios de Semana Santa. Primer día de Pascua de Resurrección. Víspera y día del Santo Patrono en que se saca el Real Estandarte. Primer día de Pascua del Espíritu Santo. Víspera y día de Corpus. Agosto 15. Día de la Serenísima Sra. Princesa de Asturias. Noviembre 4. Día del Rey Ntro. Señor. Diciembre 8. La purísima Concepción. Diciembre 25. Primer día de Pascua de Navidad.» Archivo G. de la Nación. Montevideo. Libro 269, pág. 78.

(111) Ibid. Libro 269, pág. 195.

(112) Ibid. Libro 270, pág. 139.

(113) Juzgado L. Departamental de Maldonado. Exp. N.º 46, L. F.

En 1799, iban aumentándose las rentas, y a fines de 1801 recién empezaron a contratar personal para los trabajos.

Así que, Rafael Pérez del Puerto comisiona a Juan de Mármol para la compra de varios negros de Río Grande, «para traer por tierra... para ocuparlos en la obra de esta santa iglesia. . . y lleva el dinero correspondiente para el importe.» (114)

Al tener lugar el remate del abasto, de los cuatro postulantes «Ventura Gutierrez ofrece mil cuatro cientos pesos

para el mismo destino y a quien le quedó.»

Ante la seguridad de contarse con una buena entrada anual, se trató de buscar algún otro local para dejar libre el primitivo solar a donde iba a construirse la nueva iglesia..

Una vez conseguidos el presbítero Juan Damaso de Fonseca, el 31 de Enero de 1801 participaba que el 2 del mes siguiente se haría «la solemne traslación del Smo. Sacramento de la Iglesia Parroquial a la Provisional que se ha preparado con el fin de poder emprender la nueva fábrica del templo... para que por su parte se sirba concurrir a solemnizar este acto.» (115)

Así se hace, quedando instalada en el Cuartel de Dragones, es-

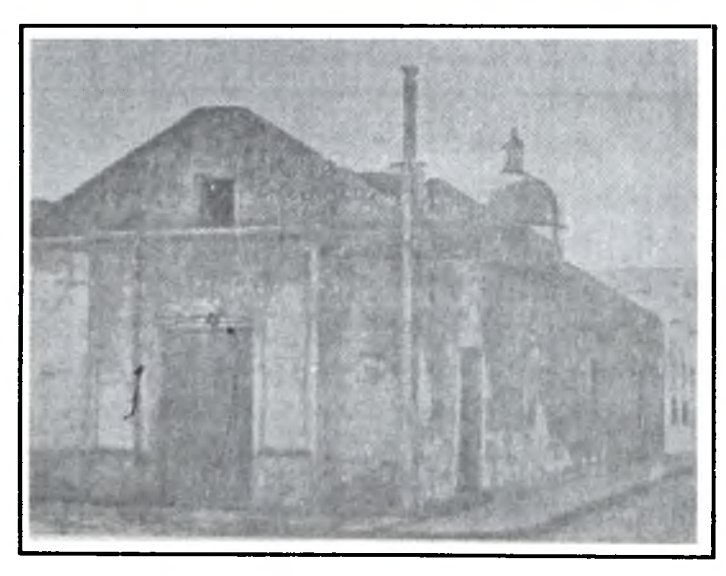


Figura 19: Capilla del cuartel.

quina S. E; y donde fue abierta una portada para darle acceso a la improvisada capilla. (Fig. 19)

De ahí que Rafael Pérez del Puerto, siete meses después le participa al Cabildo lo siguiente: «Se ha determinado la formación de Iglesia

(114) Archivo General de la Nación. Montevideo. Caja 246, carp. 6, doc. 126.
(115) Ibid. Libro 270, pág. 58.

qe. debe tener dho. Pueblo, bajo el Plano, Presupuesto y otras circunstancias que han sido aprobadas, y constan del respectivo Expedte. girado con presencia la de estos Reynos lo qe. aviso a V. S. para su inteligencia, y p.a que por su parte (que no deve dudarse) contribuya quanto combenga a que la indicada obra, como de tan visible necesidad tenga



Fig. 21 La Fachada

los posibles adelantos, por medio de las respectivas aplicaciones.» (116) (Figs. 21)

Los gastos se calculaban en 20,000 Ps. (117)

Al principio empezaron a recibir las dos quintas partes del producto líquido de pieles y aceite de lobos por cuenta de la Real Hacienda para su iniciación; mas al hallarse España en estado de guerra, cesaron las faenas hasta su terminación; en que todos los arrendatarios de las islas continuaron pagando las cuotas correspondientes, impuestas por una real orden.

No obstante, nuevas y repetidas contrariedades vienen a hacer malograr las matanzas y a interrumpir las entradas correspondientes a

(116) Ibid. Libro 270, pág. 185.

(117) Atilio Cassinelli ha dado sobre este particular interesantes detalles sobre la fundación de Maldonado, asi como de las obras y gastos imciales que se originaron durante los comienzos de la iglesia.

Este trabajo perfectamente documentado, aún inédito, hállase en el Archivo General de la Nación. Montevideo. Caja 212. Miscelánea; y del cual reproducimos las figuras 20 y 21.(116) Ibid. Libro 270, pág. 185.

la iglesia.

Durante unos cuatro años síguese coustruyéndola, hasta encontrarse con una de sus bóvedas cerradas y las otras dos con los arranques necesarios para terminarlas; pero los ingleses asaltan la plaza, y hacen paralizar totalmente la obra.

Se llevaron toda la tablazón, andamios, herramientas, útiles del obraje, y también más de trescientas fanegas de cal.



Por estar ya establecido desde un principio, tanto el rey como los usufructuarios de la matanza de focas, siguieron entregando anualmente la parte corespondiente asignada para la construcción de la referida «iglesia que era de urgente necesidad en aquel pueblo.»

Juan Machado, vecino de Maldonado, el 1º de Enero de 1816 remata el diezmo de grano y huertas de su jurisdicción pertenecientes al año que comienza, en la cantidad de 1.428 pesos.

Esto se recibe, pero en cambio se vieron privados de la otra renta antes mencionada por la causa siguiente.

El delegado del Jefe de los Orientales, desde Montevideo, expresaba al cabildo de aquella ciudad, los motivos que le obligaban a echar mano a toda clase de fondos y a título de devolución, como ser, las recaudaciones del producto de la isla de Lobos.

Por consecuencia, dadas tales urgencias se accede a ello, máxime al considerar que en esas circunstancias era imposible aplicarlo a la obra de la iglesia.

También se le avisa que «al cumplirse el primer plazo, segun la contrata celebrada en el remate, se entregaría la cantidad de 1850 pesos». (118) Diego Novoa era el arrendatario.

Se siguieron haciendo las entregas correspondientes a la matanza de lobos marinos.

Ahora bien, al quedar tales ingresos en poder del cura vicario Gabino Fresco, sucedió que de este dinero le hizo un préstamo a Juan Mendoza de .$ 1.626 con un interés del 5 % anual.

Y para mayor seguridad, este hipotecaba una casa que poseía,

(118) Ibid. Libro 290, pág. 38.

avaluada en 811 pesos.

Mendoza en seguida se compró un bergantín para hacer viajes desde Santa Catalina a Montevideo; pero en su segunda travesía naufraga en la playa cerca de Pando, conduciendo un cargamento de su propiedad.

Muerto en una acción militar en nuestro país, la viuda se vio en grandes apuros para devolver el capital mencionado. (119)

El precitado sacerdote fue el primer Vicario General Delegado que tuvo la Banda Oriental, dependiente entonces como Provincia Eclesiástica de la Diocesis de Buenos Aires. En carta autógrafa que el obispo de esa diócesis, Monseñor José León Banegas, dirige al Dr. D. Gabino Fresco... le dice: ... lo elegimos, nombramos y deputamos por nuestro Vicario General Delegado en toda la Provincia de la Banda Oriental... etc.» Hay igualmente una carta... del Gobernador general Manuel Callero, «dirigida desde Florida, en 1826... felicitándolo por su nombramiento.» (120)

Poco después Francisco J. Acosta y Gómez se dirige a las autoridades locales, por hallarse «amenazando ruina una Quadra del Quartel... que actualmente sirve de iglesia provisional, y por mas diligencias que he procurado para habilitar una galería de la iglesia que actualmente está en obra no ha tenido efecto ese proyecto.» (121)

Al mismo tiempo sugiere que para el indicado fin se utilizase la mitad del producto de los diezmos del año anterior.

Nada se llevó a cabo, tal vez por no poderse disponer de ese dinero -1.161 pesos - y que serían destinados exclusivamente para el referido templo en construcción.



Estando en el poder el general Lecor hace suspender desde el año 1817, las rentas producidas por la matanza de las focas, a fin de poder beneficiar al Hospital de Caridad; y de ahí que en 1824 tuviera lugar una suscripción autorizada por el Cabildo de Maldonado. (122)

Su resultado fue de	$ 2.723
El importe de los diezmos dio	$ 763
Total	$ 3.486

(119) Escribanía de Gobiemo y Hacienda. Montevideo. Nº 195. Año1924
(120) «El Bien Público.» Montevideo. Nº Extraordinario. Octubre de 1914, pág. 160.
(121) Archivo General de la Nación. Montevideo. Libro 290, pág. 136
(122) Juzgado Departamental de Maldonado. Exp. Año 1824. Véase Apéndice Nº 14.

Como se destinara este dinero para poder continuar la gran obra, compraron materiales y útiles; pero aun no se había principado a darles aplicación, cuando al año siguiente debido a la lucha por la libertad, paralizóse todo el trabajo.

Entre tanto vino a coincidir con el pedido de Francisco Aguilar, para que se construyera un edificio destinado a escuela pública por el sistema Lancasteriano, en el solar del estado lindando con la Casa Capitular.

El gobierno de la provincia accediendo a su indicación, en seguida da la orden que se dispusiera de aquellos materiales que se hallaban en depósito destinados a la continuación del templo.

A pesar de que le correspondieran en propiedad al vecindario, por haberlos comprado con dineros del pueblo, y obtenidos por donaciones voluntarias se apoderaron de todo ello.

Estaban muy adelantados los trabajos, cuando Rivera dispuso que la escuela se ubicase en otra parte.

Experimentadas muchas alternativas y contrariedades, Aguilar como último recurso ofrece costear de su peculio, la bóveda principal del monumental templo inconcluso, mas no se le acepta. Esto acontecía en 1829.

Un año más y el Consejo de Administración avisaba que, «el Templo de esta ciudad formado provisionalmente en una cuadra del quartel ya está próximo a arruinarse con peligro de los concurrentes, si no se opone a ello una reparación a aquel pequeño edificio, consagrado a la conservación del Culto.» (123)

Los tirantes, por estar apuntalados iban sosteniendo el techo. En todo su interior se llovía, tanto, que ni aún en la sacristía se podían tener los ornamentos sin averiarse.

El Consejo bien comprendía que las circunstancias no se presentaban favorablemente para pedir que se continuara la obra que estaba en construcción; y únicamente solicitaba auxilio y protección para arreglar el local ocupado por la capilla.

Entre tanto el mismo por no ser gravoso al estado y por hallarse en posesión de dinero y enseres, quiso encargarse de hacer las reparaciones.

Ahora bien, esos fondos que conservaba en su poder, eran el importe de las donaciones del proyecto de la Escuadra Naval de la República, que presentara el almirante Brown, durante el período de la guerra,

(123) La ruina provenía de la techumbre, puesto que las paredes de piedra aún conservan su solidez.

entre 1828 y 1830. La paz al hacer innecesaria su aplicación pidieron que en cambio, se les concediese para aquel fin.

La respuesta fue: «Que el gobierno proveería la recomposición de la capilla y que se remita lo recolectado... sin disponer de cantidad alguna.»

El alcalde al enviar la lista de las donaciones, adjuntaba mil cuatrocientos sesenta pesos, cuatro reales en billetes de banco y doscientos setenta y nueve pesos con dos y medio reales en dinero metálico.»

El gobierno en cuanto obtuvo esta suma, no cumplió lo prometido.

El vecindario viendo frustrados sus planes, pide que en vez de una escuela se construya más bien una capilla provisional, aprovechando las medias paredes existentes y dándole una extensión de doce varas sobre las treinta que tiene

De manera que trataron dé formar un presupuesto de los gastos requeridos.

Aunque se había podido reunir la cantidad de 4,170 Pesos, solo pidieron al gobierno, 2,500 más; y que para lo restante se abriera una suscripción.

Acceden al dictamen de la comisión nombrada para ese fin y se completa el edificio tan anhelado por los fieles, aunque fuera provisorio.

De modo que al levantarse sobre la fachada una espadaña, (124) más dos piezas para la sacristía, (fig. 22) se abandona el Cuartel de Dragones para hacer el traslado a la nueva capilla, en espera del templo colonial. (125)

En 1866 se invirtieron en reparaciones 1,478 $ y 56 cts; pero en anualidades, y allá por el año 1913 se le derribó para levantar una comisaría en el mismo solar.



Tratándose de una población tan religiosa, es incomprensible que pasadas más de cuatro décadas de su fundación, recién obtuvieran la confirmación definitiva de su santo patrono.

El primer proyecto (126) no debió de sancionarse, por que al transcurrir 9 años, los cabildantes vuelven a insistir dirigiéndose al cura vica-

(124) En 1837 tuvieron que mandar a refundir las campanas a Río Janeiro, por hallarse rotas. Una de ellas debió ser la que Ceballos mandó desde La Colonia en 1777.
(125) Esperaron muchos años pues recién el 27 de Octubre de 1895 fué consagrado.
(126) Véase Apéndice Nº 15.

rio Dámaso de Fonseca, a fin de que nombrara por patrono «al glorioso San Fernando, para en lo sucesivo aclamarlo el día de su festividad.» (127)

Todavía retárdase tal iniciativa, dado que 3 años después, aquél le participa al alcalde ordinario de Maldonado, el recibo del informe siguiente:

«Buenos Ayres 4 de Mayo de 1799.

Por este nuevo decreto, qe. original servirá de Suficiente Despacho en forma, aprobamos y confirmamos la eleccion qe. ha hecho el Cabildo de la Ciudad de Sn. Fernando de Maldonado, de tener, venerar por su Patrono titular a Sn. Fernando, Rey de España, y pa. qe. en todo tiempo conste de la dicha eleccion, y de esta nuestra aprobación debuelbase al Cura Vicario de esta Ciudad Dn. Juan Dámaso de Fonseca el expedte. que nos ha remitido con esta su representacion, para qe. archibandose en aquel Juzgado de su cargo, lo comunique todo así al Cabildo por medio del competente oficio.

Dr. Iriban. Ante mi Gerbasio Antonio de Posadas. = hay dos rúbricas.» (128)

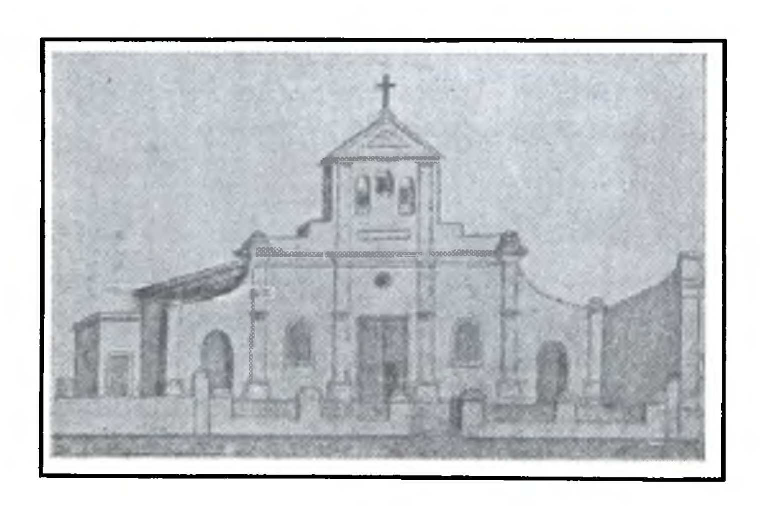


Fig. 22 — Capilla de la plaza.

También se le ordenaba a aquél mismo, que en el día de la festividad del santo, debía recibir a los Cabildantes con agua bendita en la puerta de la iglesia; y terminado el acto despedirlos «dandoles igualmente la paz en la misa.

Llegado el año 1803 no tuvo lugar ceremonial ninguno, debido a que el Regidor Alferez estaba por sus achaques, imposibilitado de montar a caballo y cargar el estandarte; además, por encontrarse la ciudad

(127) Archivo General de La Nación Montevideo. Libro 270, pág. 66.
(128) Ibid. Libro 270, pág. 67.

sin tropa, y aunque hubiera algunos milicianos, estaban «sin la decencia que corresponde para solemnizar dicho paseo.» (129)

Del expresado santo, consérvase en el museo de la sacristía, uno colonial, de cartón - papier maché - que debió ser adquirido, la vez que fuera confirmada su elección el año 1799.

Del rancho o iglesia primitiva, pasaría a la capilla iniprovisada en el Cuartel de Dragones; y de esta a la provisoria de la plaza. Tiempo después, 'como se verá, trataron dc hacer una suscripción para la compra de otra imagen mejor.

En una carta sin firma - seguramente del párroco - para Francisco Aguilar (hijo) que se hallaba en Montevideo, dice lo siguiente: «Incluyo a V. la subscripcion de S. Fernando y pr. ella verá qe. es lo qe. se ha sacado y gracias, en la inteligencia qe. D. Maní. Gonzales espera su contestación sobre este negocio y qe. de no verificarse la compra qe. va a encajonar el Sto. pues quiere componer su casa

Según se deduce, la suma recolectada resultó escasa, pero Aguilar debe de haber subsanado la falta haciendo que el santo quedara para la curia. (130).

Cuenta una crónica de ese tiempo, que «San Fernando el del busto, se había colocado en la iglesia provisoria el día 24 de Febrero de 1839 siendo sus padrinos Don Pancho Aguilar (hijo) y su hermana Emilia.

Hallándose de vicario Don Rafael Cuba, el teniente cura Don Salvador, predicó el sermon.»

En esta misma capilla, el 16 de Julio se colocó en el altar de las ánimas, la virgen del Carmen. El 30 de Agosto del año siguiente, Santa Rosa; y fueron sus padrinos Felipe Bengochea y Mariquita Mendez. El 8 de Setiembre, San Marcial, y sus padrinos: Alejandro Cabrera y su hija.

Después se hizo el nombramiento de un mayordomo, con el fin de recaudar con anticipación las limosnas en honor del santo patrono.

Cuando quedó terminado el grandioso templo en 1895, en su altar mayor se colocó una nueva imagen de San, Fernando

Además se acaba de inaugurar una estatua de este mismo, que figura sobre el tímpano del atrio, donde existía ya un basamento; destinado seguramente para ese fin.

Su autor es el escultor Troiano Troiani y tiene 2 m. 20 c. de altura.

En el primer proyecto de ley del 22 de Julio de 1854, le fueron



(129) Ibid. Libro 269, pag. 152.
(130) Véase .Apéndice Nº 16.

destinados 5.000 $ anuales para su terminación y otras obras públicas, procedentes de los arrendamientos de la Isla de Lobos, que habían sido suprimidos.

En el segundo proyecto del 14 de Julio de 1859 le adjudicaba cuatro centésimos por cada arroba de aceite; pero ambos mandatos no se cumplieron.

Otra ley le asigna la mitad del producto del impuesto de pieles, y cuando en 1863 se tenían reunidos 10.000 $ en el Banco Maná, el gobierno de aquella época, dispuso de ellos para gastos de guerra.

Se reclamó la devolución de los fondos que desde 1865 hasta 1870 a razón de los 5.000 $ anuales, hacían la suma cte 25.000 $; y además la cantidad depositada en el banco.

Todo fue inútil. No se consiguió nada.

La iglesia se hubiera podido terminar antes, pero el impuesto establecido anteriormente se destinó con preferencia a la de Rocha. Una vez habilitada esta en 1874, quedaba aplazada aún durante siete años la reconstrucción de la otra. (Fig. 23).

Desde 1876 a 1885, se le adjudicó un impuesto de 20 cts; por

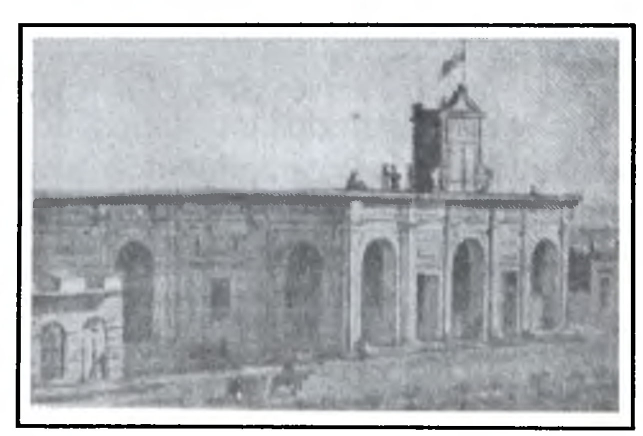


Fig 23 El templo en construcción.

cada cuero y 4 cts. por cada arroba de aceite.

En el año 1879, al ser nombrado Alejandro Chucarro, senador por Maldonado, el presbítero de la parroquia Pedro Podestá le dirige una carta, que entre otras cosas dice:

«Me atrevo a pedir su alta influencia en la H. Camara, con la esperanza de que, si alcanza a realizar el que se termine, siquiera sea la nave principal, recibirá el justo agradecimiento de este pueblo y su nombre será bendecido.» (131).

Está visto que Chucarro no se preocupó del asunto, porque dos

(131) Museo Histórico Natural. Montevideo. Correspondencia de Don Alejandro Chucarro. 8. Folio 254.

años después figura la J. E. A. solicitándole al Superior Gobierno la autorización para terminarlo.

Templo de poca suerte en verdad, fue el de Maldonado, pues cuantas leyes se le destinaron en provecho propio, se eludieron sin llegar a cumplirse.

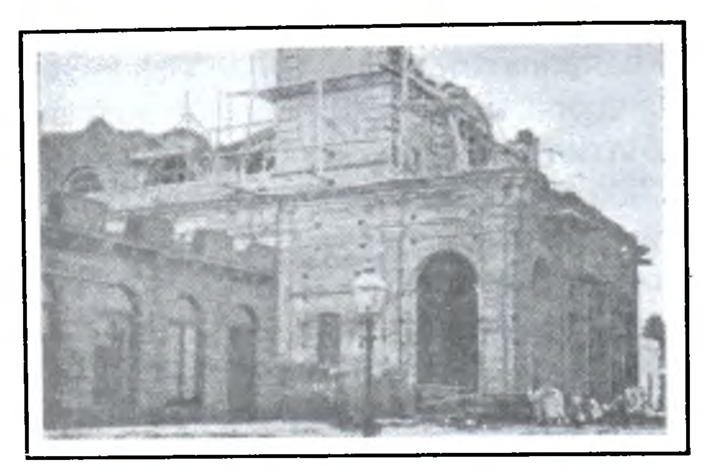


Fig 23 Bis El templo en construcción.

En 1881 una vez recuperados los planos, aquella corporación se dirige a los cabildantes, para informarles que se iniciaría de nuevo la obra, formulándose en seguida el presupuesto para llamar a licitación.

De las propuestas presentadas se aseptó la de Juan Capandegul - en que sólo la cúpula costaría 3.500 $ y lo restante 31.064 $ 49c.- pero el 26 de Diciembre de 1883 le es transferida a los Sres. José Cruz Revilla y Ramón Aguirre.

Ahora bien, como la renta con que se podía contar era de 2.500 $ anuales, a ésta la encontraron relativamente escasa.

Por consecuencia, al volverse a reiterar la devolución de los dineros del impuesto anteriormente referido, tampoco se cumplió tal cosa.

Entonces piden que en cuanto concluyera el contrato de arrendamiento de la matanza de lobos, celebrado el 8 de Marzo de 1883 por el general Santos en beneficio de sus amigos, pasase durante 8 años a cargo de las Js.Es. Adms. de Maldonado y Rocha.

Los fernandinos quedaron burlados otra Vez más. La concesión por ese término le fue adjudicada a un particular.

Entretanto el templo no adelantaba y pasaba el tiempo sin obtenerse otros medios; hasta que en 1890, durante la administración de Devincenzi recibió 5.000$.

Allá por el año 1893 se le conceden 15 letras de 200 $ cada una, y cuando apenas faltaban 5 meses para su estreno se le asignó por ley el 15 % anual del producto de la pesca de anfibios, y por fin la curia se hace cargo de él, para ser consagrado por el arzobispo Mariano Soler, el 27 de Octubre de 1895.

Sus rasgos tuvieron que ser algo modificados, por no ser posible corregirlos en absoluto, debido a la solidez de los basamentos y muros



Fig. 24 Lado sur del templo.

existentes, al reanudar las obras. (Fig.24)

Poco antes de esto se le ocurre a la J. E. A. la idea de solicitar autorización del gobierno para demoler el atrio; alegando que se regularizaría el costado de la plaza y la vía pública. Además, que se evitarían los defectos señalados por los constructores, como ser la falta de luz en el coro y obstrucción de la vista del reloj, y se hermosearía la fachada.

Felicitémonos de que se haya malogrado tan peregrina idea.

El tiempo ,por una parte y la colocación de baterías durante la guerra, de 1843 al 1851, sobre la parte techada, correspondiente al atrio, contribuyeron a su deterioro.

Según indica el arquitecto Juan Giuria «La iglesia parroquial de Maldonado que, por ser de arquitectura neoclasica, tiene cierta semejanza con la catedral montevideana...pero estudiándola con cierta detención, nos daremos cuenta de qué entre ambos. monumentos existen profundas diferencias, no Sólo de estructura sino también por la distinta manera de estar compuestas las respectivas fachadas.

«Como vemos... toda la masa presenta una gran unidad que demuestra haberse respetado escrupulosamente el plan primitivo...» (132)

(132) Juan Giuria. Arquitectura Colonial. «Revista Nacional». 1938. Montevideo.»

Tal cosa puede verse, según la planta que aquel levantara, y en que figuran el pórtico y los porches que le fueron agregados.

En cambio las torres no contienen los ocho balcones, como las de la iglesia de San Carlos, y como lo representa la figura 21.

En el Museo del Liceo se encuentra la pila colonial, de tosca piedra, en que debieron ser bautizadas las primeras generaciones de fernandinos.

En el año 1889 según informaba un periódico, fue encontrada, sirviendo de bebedero para las aves, en una casa particular.

Tal vez al abandonar el primitivo rancho la llevaron para utilizarla en la capilla del cuartel de Dragones. Después al mudarse a la plaza, ocupando el edificio provisorio, la suplantarían por la pila hecha con la loza de mármol correspondiente a un cuadrante solar y a la que se le practicó una excavación de 8 centímetros. Estaba arrumbada en un de-

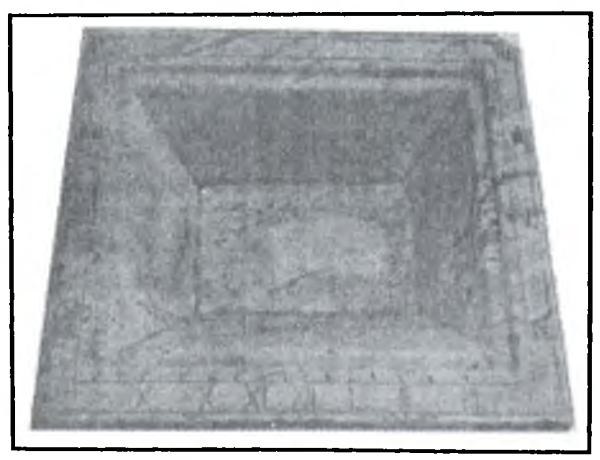


Fig. 25 - Cuadrante solar.

pósito del nuevo templo. (Fig. 25)

El cuadrante tiene en su cara superior, una inscripción que el Pbro. Román Maritorena, siendo el primero en descubrir aquella pieza arqueológica, interpretó su leyenda - gravada en uno de sus lados - así: Horizontal, Quadrante. Su. Determinado. y fecho en el año 1775 de Jesucristo. En XX de Octubre. (Fig. 26). No hace mucho que su pedestal figuraba en el patio de la casa de los padres capuchinos, como sosten de una maceta.

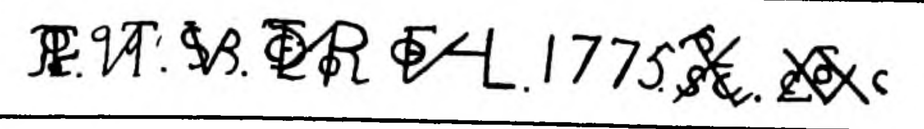


Fig. 26 - La leyenda.

Hoy ambas piezas se Conservan en la sacristía del templo.

La nueva pila bautismal fue donada por Francisco Piria; es de

mármol, hecha en Italia y contiene dos figuras labradas.

El reloj colocado en una de sus torres es moderno. El primero lo construyó en 1888 el presbítero Podestá.

Al volver a citar a este benemérito sacerdote (Fig. 27)., alma mater de la construcción final de la iglesia, es justo recordar que bien se merece el haber sido sepultado en ella (133). Falleció el 19 de Julio de 1907.



Fig. 27 - Presb. Pedro Podestá.

Según relata Monseñor Barbieri: «Podestá fue nombrado cura párroco en 1863. Nació el 11 de Octubre de 1846 en la Isla de Gorriti, situada al Centro de la bahía de Maldonado. Su familia se había refugiado allí... 'durante la Guerra Grande. Estudió las primeras letras bajo la dirección del Pbro. Juan Manresa, Párroco de Maldonado. Cursó la carrera eclesiástica en Santa Fe, ,donde fue ordenado sacerdote. Regresando a la patria ocupó la Tenencia en Maldonado y luego el Curato vacante por la muerte del Pbro. Juan Manresa.»

Fue él «quien se intereso para que la Parroquia pasara a manos de los Padres Capuchinos. A tal efecto realizóse por el año 1903, en la Casa Parroquial, una reunión de las principales personas de la ciudad, elevando una petición al Ilmo. Sr. Arzobispo de Montevideo... y en el 1906 los Padres Capuchinos entraban a regentearía...» (134)

(133) En 1896 envió a la J. E. A. de Maldonado la lista relativa a las donaciones recibidas en Montevideo y Buenos Aires para dotar el nuevo templo del mobiliario y demás objetos que carecía para el culto.

(134) «El Bien Público.» Número extraordinario. Octubre de 1934, pág.140. Montevideo.

En 1875, Joaquín Montaner de San Carlos, hizo venir de Europa una imágen de Cristo después de descendido de la cruz, que llamo la atención como trabajo artístico. La figura, de tamaño natural, es de madera y de una sola pieza. La municipalidad ayudada por el Sr. Acosta, jefe político, obtuvo la imágen, que fue colocada provisoriamente en la iglesia parroquial, pues se le destinaba para la capilla que se proyectaba construir en el cementerio nuevo, y donde ahora se halla. El altar destinado a esta, en 1885, costó $ 600.

En la iglesia de Maldonado está la «Virgen del Santander», cuya historia es la siguiente: Con motivo del naufragio, el 24 de Mayo de 1895, en la Isla de Lobos, del transatlántico español «Ciudad de Santander»; al quedar a flote sobre un escollo, pudiéronse salvar sus tripulantes, toda la carga y entre ello, la referida virgen. (78 c. de alto).

Más tarde, al ser solicitada, pudo conseguirse para el nuevo templo. Así que en el mes de Octubre de 1896, es decir, cumplido un año de su consagración fue recibida con gran pompa por los feligréses fernandinos; y anualmente en conmemoración del expresado aniversario tiene lugar una peregrinación a Maldonado.

Hubo otro caso más de un siglo hace. El 25 de Junio de 1843, en la misma bahía, de Maldonado, naufragó la goleta «Nuestra Señora del Huerto» que tenía a bordo una imagen pintada con ese mismo título. Habiendo sido recuperada, la transportaron a Montevideo. (Véase lo detallado en Siniestros Marítimos).

El altar mayor

El altar mayor es obra de Antonio Veiga. Su biografía ha sido escrita por el Sr. Román Usabiaga y de la que trascribiremos algunos párrafos. (135). Este quiso recordar la obra del genial artista, tal como el arquitecto Silvio Geranio, cuando hiciera igualmente destacar la figuración de otro escultor, Domingo Mora, en un trabajo intitulado: «Primeras ejecuciones de arte superior en Montevideo. (136)

«Nació Veiga en la ciudad de Vigo, España, el 3 de Febrero de 1845, y falleció en Pando el 15 de Mayo de 1917, a los 72 años de edad.

---

(135) «La Voz de Pando.» Agosto 28 de 1943. Nº 238.

(136) Revista de la sociedad «Amigos de la Arqueología». Montevideo. 1929, T III, Pag. 247.

(Fig. 28)

Tiene apenas 11 años cuando su padre... se obstina en iniciarlo en la carrera de marino... Resultaba demasiado duro el oficio para un niño de tan corta edad, en quien el impulso vocacional no se había definido todavía...

Su padre no comprendió así, y pensó entonces en una orientación comercial. Tenía él un íntimo y viejo amigo, rico mercader ultramarino, que hacía frecuentes viajes al Río de la Plata, y a él resolvió confiarle el jovenzuelo en una de esas excursiones, esperanzado en que en el ambiente de negocios en que iba a actuar, le fuera propicio para despertarle tendencias comerciales, que ni remotamente siquiera había dejado entrever...



Fig. 28 Antonio Veiga

Era apenas un adolescente que cumplía a la sazón catorce años. Poco tiempo después se le pudo ver trabajando de empleado a sesenta kilómetros de Montevideo, en un modesto comercio de campaña. Y ya entonces, con largas horas de inactividad corporal y con muchas inquietudes en la imaginación, empezaron a revelársele preferentes inclinaciones por el dibujo y la talla de madera, inquietudes que él hacia ostensibles copiando sus observaciones del natural y labrando cuidadosamente y hasta primorosamente trozos de tosco leño para modelar ciertos objetos de uso doméstico, más bien de ornamentación que de práctica utilización.

Algunos años después viene a Pando, continuando siempre la carrera comercial..., pero preciso es decirlo, no siente por ella ninguna

vocación... y es así que mientras sus compañeros de oficio se ocupaban en trocar piezas de lienzo y metros de brin por oro fino y reluciente, se entregaba a la tarea de deshacer cajones vacíos de la propia tienda para extraerles las tablas, que luego de cepilladas y pulidas, transformaba de inmediato en capiteles, triglifos, columnas, fustes metopas y cornizones, que luego destruía y reconstruía muchas veces hasta conseguir para su obra, cierta expresión artística en la que fuera impreso algún rudimento de orden escultural. Así hizo Veiga sin mayores dispendios su auto aprendizaje...

Pero un buen día surge en su cerebro calenturiento una idea genial que le obsesiona hasta lo inverosímil; se' le ocurre construir un gran altar, de características tan extraordinarias como él sólo había entrevisto .alguna vez mal diseñado en los sueños fantásticos de su febril imaginación.

La empresa es árdua y erizada de dificultades enormes, pero es inquebrantable su tenacidad e irrevocable su resolución.

No tiene herramientas para labrar las esculturas, pero el tiene ingenio y él se las fabricará; tampoco posee planos para la dirección de la obra, pero él, que aprendió solo a dibujar, se los sabrá construir, y al cabo de ocho años de ininterrumpida labor; dió término a un suntuoso retablo, digno de figurar en una lámina de Doré...

Encauzada resueltamente su vocación por el arte, abandona definitivamente el comercio... Firme en este punto, aborda y termina dos altares más, una para la iglesia de Pando y otro para la de Santa Lucía; después construye muebles, que si como espresión de arte pueden considerarse una maravilla, carecen en cambio de esenciales condiciones de práctica utilidad; muebles en maderas finas, regulares y ordinarias en cantidad tal, que van llenando todos los espacios libres de su reducido taller; pues su dueño no quiere desprenderse de ellos de ninguna manera, ni por ningún valor... La pasión que siente por el arte no reconoce fronteras; dibuja a su libre albedrío por inextinguible anhelo de trabajar; crea sus obras y crea su técnica, si es que a la técnica puede imprimírsele característica personal, pues él no tuvo maestros nunca ni nunca puso sus plantas en ajeno taller; pinta cuadros y acuarelas por centenares, de todas clases, órdenes, dimensiones; sobre lienzos, cartones, papeles y tablas, y en cuanto objeto empastable encuentra a mano; pero jamás expone nada en público, ni mucho menos en ningún momento pretende vender»

Ahora pasaremos a dar también, respecto al altar mayor, los detalles publicados por el P. Antonio María, de Montevideo, capuchino, (137) hoy arzobispo del Uruguay, Monseñor Barbieri.

«El altar mayor tiene una historia curiosa e interesante. Una vez terminado el Templo se pensó dotarlo de uno conveniente.

De acuerdo con la Junta Administrativa, se aprobó uno de los tres planos presentados, y llamando a licitación para su ejecución se convino, - por creerlo más conveniente, - en aceptar el presupuesto presentado por los constructores contratistas del Templo, quienes debían hacerlo construir en Montevideo.

Llegó después de un tiempo el Altar tan esperado por los feligreses; pero cual sería el desencanto de todos al darse cuenta de que por lo que se podía apreciar al través del embalaje, era usado y viejo, y que en modo alguno podría responder a las exigencias de la población!

La nueva Junta Administrativa, electa en el año 1888, pareció estar en connivencia con los empresarios; y lejos de fiscalizar la obra, la aceptó sin más trámites. El pueblo, indignado, quiso sacar los cajones y entregarlos a las llamas en plena plaza pública. Entonces la Junta encerró el Altar en la Iglesia y lo hizo colocar en su sitio, pensando que, una vez colocado, el pueblo quedaría más o menos satisfecho y aprobaría de buen o mal grado la obra; Pero no fue así.

Abiertas las puertas del Templo, el público pudo apreciar mejor el engaño, al contemplar el viejo Altar apolillado, taponado malamente con masilla, y cuya pintura descascarada ofrecía un aspecto deplorable;

Los descontentos iban en aumento, y tomaban un cariz poco halagüeño. Pero una feliz idea calmó la tormenta.

Se decidió colocarlo en una de las capillas, del crucero, y pedir al Superior Gobierno, la entrega de un artístico Altar mayor que estaba depositado en la Aduana de Montevideo, obra del escultor Don Antonio Veiga, vecino del pueblo de Pando. Este señor, verdadero artista de escultura en madera, por su cuenta y riesgo y sin más propósito que el de trabajar en su arte favorito, desde algún tiempo había construido un Altar que él mismo proyectara.

Compraba los materiales con sus ahorros; pero como estos eran exiguos hubo de suspender la obra empezada con tanto cariño.

El general Santos, presidente de la República, visitando en cierta ocasión el entonces pueblo de Pando, había tenido oportunidad de ver y apreciar el valor artístico de los primeros trabajos; y sabiendo que éstos

---

(137) P. Antonio María de Montevideo. Capuchino. Los Capuchinos genoveses en el Río de la Plata. Montevideo 1933

habían sido abandonados por falta de recursos, él mismo se los proveyó al artista, quien pudo terminar la obra».

En el año 1882 fue llevado el altar a Buenos Aires, a la Exposición Continental, donde obtuvo dos premios. (138). (Fig. 29)

«Devuelto a Montevideo quedó en la aduana abandonado durante 8 años, al término de los cuales el Director de la Aduana, don Enrique Gradin, ordenó fuera vendido en subasta pública para el pago de los derechos de almacenaje.

«Pero el Sr. Veiga se apersonó al rematador Sr. José Gomensoro, haciéndole notar que el Altar estaba sin gravamen, porque lo había donado al General Santos. En tal estado estaban las cosas, cuando por intermedio del Sr Gorlero, del Jefe Político del Departamento de Maldonado, Sr. Elías L. Devincenzi, del diputado por Maldonado Sr. Granada y del Sr. Francisco E. Martínez, se obtuvo del Presidente Tajes, que el Altar fuera donado para la Iglesia de Maldonado. Se le trasladó a la aduana de Punta del Este, donde permaneció aún cinco años.

Continúa el Sr. Usabiaga: «Habiéndose llamado a licitación pública para armar dicho monumento, el pobre Veiga no pudo tener siquiera la satisfacción de alcanzar a ésta».

Su propuesta, aunque muy ventajosa, había llegado tarde... El contrato celebrado por Veiga con el propio ganador de aquélla habla elocuentemente de la única remuneración que obtuvo por armar nuevamente su retablo, juzgado por el fino espíritu crítico de Samuel Blixen, «como el más artístico quizás de todos los que se exhiben en Sud América...»

---

(138) Algunos meses antes, «La Liga Industrial» de Montevideo, se dirigía al director da la Escuela de Artes y Oficios para que enviase a Pando - al taller de Veiga - peritos a examinar el altar. Para lo cual comisionaron al maestro de escultura en madera, Sealfí. En el mes de Febrero, con anterioridad a la apertura de la exposición, Veiga hace cargar el altar en Montevideo en un pailebot de guerra, el «Cirine» ; y vease lo que le escribía a su esposa Juana Bernadet de Veiga: «Embarque por cierto fué este contra todo el torrente de mi voluntad, por no tener el buque la capacidad suficiente para colocarle debajo de cubierta, teniendo que ser víctima de la intemperie; puesto que en este momento que escribo, todavía se halla a bordo, con el peligro que de un momento a otro pueda desencadenarse alguna tormenta y poner en serios apuros al altar, que por muchos años yacía en el olvido. Hoy al menos sale a tomar los buenos aires, despertando del letargo en que estaba.»
Después le decía desde Buenos Aires: «Tengo hasta hoy 2 días y medio de trabajo en armar el altar. He tenido que abrir de nuevo, mas al centro del pabellón, para que alcance su altura.»
Y en Abril 28 daba la noticia definitiva de estar terminando de armar

(Datos del Sr. Román Usabiaga).

Sabemos aquí que el altar de Pando ocupa el sitial de honor de la nave principal, y según la opinión de personas capacitadas para juzgarlo, en nada desmerece del ejemplar que se exhibe en la ciudad de Maldonado.

En cuanto al de Santa Lucía, aunque es también de merito, no parece sin embargo reunir los valores artísticos de los dos anteriormente citados.

En el archivo parroquial de Pando figuran el auto-retrato al óleo de Veiga y un diploma con la medalla de plata otorgada como primer premio en la Exposición Continental Argentina, por el altar.



Fig. 29 El Altar Mayor

Ambos objetos les fueron donados por los allegados al artista, familias de Usabiaga, Bernadet y Gutiérrez Bernadet.

El 28 de Febrero de 1894 Veiga firma un contrato con Pedro Decaux para colocar el altar mayor de madera esculpida ... reponiéndole las molduras y los ornatos deteriorados que falten. Reducir la base para que pudiera ser contenido en su sitio, sin desmérito artístico (15 m. de altura por 9 de ancho). Darle dos manos de goma laca al aguardiente, tres de pintura al óleo, mutando diversos mármoles y por último una de barniz.

Pero antes de esto tiene que «demoler los dos altares de material que se hallaban colocados a ambos lados del crucero... Trasladar el de madera que entonces estaba situado en el presbiterio, para el costado izquierdo del mismo cruce.....

Retirar el altar mayor de la iglesia antigua, en ejercicio, para el

nuevo templo, y colocarle en la parte del crucero, opuesto al antes cita do.

El precio estipulado por ese ímprobo trabajo, poniendo Veiga to dos los materiales necesarios fue el de 1,300 pesos; y tenía que se terminado dentro de los seis meses. Por lo tanto, empezóse el 1º de Marzo de 1894.

Transcurridos más de tres lustros, ¡ cuánta amargura debió habe experimentado Veiga al ver tan mal recompensada su labor artística, po la que luchara tantos años para poderla llevar a término!»

Primeras Plantaciones

Para la conservación de los montes naturales, Rafael Pérez del Puerto se dirige por nota en fecha 23 de Febrero de 1794 a Manuel Pereira de Sosa, juez y vecino del partido del Paso de los Hornos, previniéndole que no permitiera a persona alguna, cortar en el monte que forma el arroyo de Maldonado, madera, varazón, ni leña sin orden suya. (139)

En cuanto a esta última podía concedérsele prudentemente a las personas necesitadas, señalándoles el paraje y la calidad de árboles que podrían utilizar; y también que se mantuviera esa misma prohibición «desde el paso de la arena basta la punta de la sierra. (140)

A los pocos meses, aquél en otro edicto «hacía observar» que en el plantío de arboledas en el distrito de Maldonado y San Carlos, se notaba mucho descuido y la falta de ellos.

«Se recomendaba a todos los que poseyeran tierras, chácaras y estancias, que procuraran verificar dichos plantíos. (141)

Algunos de los primitivos colonos a quienes les fueron concedidas pequeñas chácaras, en el rincón de San Rafael, ejido de la ciudad, además ,de plantar cereales, se dedicaron a formar montes de árboles frutales de variadas especies.

(139) Pereyra de Sosa era dueño allí de una «suerte de chacra, que confinaba con el arroyo de Maldonado y en cuya costa tenía plantados árboles de varias clases, tal como fuera ordenado en general.»
Ocho años más tarde, su autoridad al no ser respetada, quejóse al virrey, de los malos vecinos - quienes cada vez que ausentábase de su casa - aprovechaban para ir a cortarle la arboleda; sobre todo aquella que resguardaba a los sembrados, y por lo tanto suplicaba protección.

(140) Archivo General de la Nación. Montevideo. Libro 269, pág. 209.

(141) Ibid. Libro 270, pág. 182.

Se tenía noticia, por ejemplo, de uno de ellos llamado Martin Pascual, que en ese paraje -formado por «el arroyo de la Barra de Maldonado, el mar y un arroyito» poseía una extensión de tres cuadras de frente al N. y diez de fondo al S.

Según inventario hecho en el mismo año antes citado, de 1794, ya poseía lo siguiente: «419 manzanos, 130 .árboles que no dan fruto, 248 id. ingertados del año anterior, 388 id. de este año, 1398 durazneros, 954 membrilleros que dan fruta, 250 id. que no dan fruta, 511 estacas de membrillo plantadas ,este año, 6 limoneros que no dan fruto, 50 pies de parra, 16 granados, 9 nogales chicos, 4 olivos frutales, 31 estacas de olivos plantados este año, 10 olivos chicos que no dan fruto, 100 tunas de Castilla, 1 cuadra de cañaveral, sauces, 36 higueras.» (142)

Calculando por el tiempo que se necesita para verlos desarrollados, tal como se expresa: «4 olivos frutales», ese colono debió subsistir desde la fundación de Maldonado. Creemos así, porque en 1784, al procederse a elegir las primeras autoridades de su Ayuntamiento, entre los regidores, como candidato, ya figuraba Martin Pascual.

Casos semejantes habría muy pocos, puesto que con intención de fomentar esas mismas plantaciones, se les había dirigido a las autoridades de las diversas secciones del departamento, la circular siguiente:

«Pasará Vmd. aviso a todos los vecinos y habitantes de su partido que tengan terrenos suyos, que con arreglo a la órden que se les tiene comunicado anteriormente, y subsiste en poder de Vmd. para que planten la cantidad de arboleda que. se les tiene ordenado: 10 verifiquen en la menor escusa y en su defecto serán compelidos y excluidos de los terrenos que poseen.

Maldonado 13 de Agosto de 1796.» (143)

Ahora bien, véase el resultado de la labor antes citada de Martin Pascual durante 25 años, con motivo de su fallecimiento y repartición de bienes, en que figuraban: «4.000 árboles tasados a 3 ps. cada uno. Los membrillales y sauzales 2.000 Ps.»

Es justo que al tratar de este asunto, recordemos a «aquel extraordinario hombre progresista que se llamó Francisco Aguilar, personificación verdadera e imperecedera en nuestra tierra, del «Caballero de la Civilización.» (144)

---

(142) Juzgado L. Departamental de Maldonado. Exp. N.º 4, L. P. Año 1794.
(143) Ibid. Exp. Nº 104. L. C. Año 1796.
(144) Roberto Magallanes. Suplemento de «El Dia.» Montevideo. Nº 378.

De la biografía publicada por Isidoro De María entresacamos los párrafos que van a continuación:

«El año 1810 arribó a este país.... Va a Maldonado en Enero de 1811. Ve allí hermosos campos, aguadas, puerto, islas y ramos de industria que prometen. Estudia la localidad, se encanta de ella y resuelve fijarse en aquel punto... Aguilar compra tierras y con sus pocos colonos se dedica a la agricultura, viviendo un tiempo de sus productos...

Introdujo al país, plantas, semillas y animales de Europa...

La primera plantación de tabaco que se hizo, y aún creemos que la de la papa así como la del pino...

El cultivo de la viña en grande escala, fue uno de sus propósitos, y con esa idea denunció tierras en el Rincón de Pan de Azúcar....

En relación con don Bernardino Rivadavia, cuando la ingratitud de sus compatriotas le cerró en 1834 las puertas de la patria y vino a establecerse en la Colonia, obtuvo del ilustre asilado una colección de .semillas salvadas de las ricas colecciones de plantas y semillas que trajo consigo de Europa.

Aguilar las utilizó con el interés proverbial que tenía por la riqueza agrícola.

En una carta que el 4 de Mayo de 1839 le dirige a Gabriel A. Pereyra entre otros informes le comunica: «Los gusanos de seda que he traído a Maldonado y que dan expléndido aumento y un resultado como no era de esperarse; las plantas de Olivo, los pinos que he hecho venir de Europa, los instrumentos agrícolas... Las plantaciones que estoy haciendo y las que he realizado, son inmensas; y si la paz no es alterada... va la República a tener en Maldonado un centro de verdaderos adelantos y progresos; y sená el departamento mas floreciente.

Tengo tanto que hacer aquí, son tantos los proyectos que pienso realizar, que... voy a tener la dicha de dotar a mi patria (adoptiva) de muchas industrias; fuentes de riquezas...» (145)

Cuando Augusto de Saint Hilaire, 19 años antes estuvo en Maldonado, cuenta que «Comerciantes y agricultores eran los que lo habitaban.

En las proximidades se cultiva mucho trigo. Las tierras son tan buenas como para dispensarlas del abono, y a pesar de ello puede sembrarse trigo cuatro años seguidos sin dejarlas descansar.

Las pasturas de los alrededores son excelentes y los ganados

---

(145) Papeles de Gabriel A. Pereyra. Archivo G. de la Nación. Montevideo. t. II, pág. 140.

(146) Datos debidos a la gentileza del Dr. Buenaventura Caviglia.

mucho más hermosos que entre Río Grande y Santa Teresa.

Pasé delante de trigales sin cerco y me sorprendió no estuvieran comidos por el ganado. He aquí cuanto se me dijo al respecto.

Los pobres que no disponen de esclavos no zanjean el perímetro de sus campos; pero de día y de noche realizan de tiempo en tiempo rondas para apartar a los animales, y de ese modo salvan sus cosechas.» (146)

Habría más orden en esa fecha, porque según un documento de 1786, el alcalde ordinario de Maldonado, para evitar las, desavenencias y perjuicios entre los labradores y los criadores de ganado, convocaron a todos los vecinos de más experiencia, resolviéndose que dentro del ejido, las quintas debían estar cercadas «con siete cuartas de alto y el ancho correspondiente.» Si algún animal suelto causara algún daño, su dueño lo abonaría según tasación de los peritos.

En cuanto a las chácaras, no debía subsistir en ellas cría de animales, y sólo se permitiría los necesarios para la labranza v servicio de cada individuo.

Con la obligación que de noche debían encerrarlos o tenerlos atados. (147)

El cercado a que se hace referencia, estaba constituido por la zanja indicada. Próximo a su borde interno se acostumbraba a plantar generalmente, pitas, tunas, etc.

A pesar de los edictos y reglamentaciones, no se concluía con esto; pues el año 1801 se informaba: «Son tantas las quejas de los individuos cosecheros del Partido de los Ceibos, sobre el cúmulo de ganados que mantienen muchos entre los sembrados, que unos y otros están en una guerra viva, que a los alcaldes de esta ciudad (Maldonado) lo mas del año le privan estos el tiempo oyendo quejas... Igual caso sucede con los que siembran inmediatos a la ciudad y quinteros, con la mucha animalada que hay en el egido de la población.»

Todo cuanto relatamos se terminó por fin, aunque tarde, allá por el año 1876, cuando el alambrado (148) vino a sustituir aquella engorrosa y problemática defensa.

Y fue desde entonces que no se habló más, de bueyes perdidos.

En 1869, Manuel Montaño, en nombre de una sociedad, denunció y pretendía se le vendieran los terrenos dentro del perímetro comprendido desde la barra, del arroyo de Maldonado, siguiendo por la costa de la

(147) Archivo General de la Nación. Montevideo. Libro 269, pág. 79.

(148) El alambre de la parte superior tenía unos 8 mm. Los demás eran más delgados y se sujetaban a los postes con grampas. El espesor del primero era necesario, porque el ganado, desconociéndole, no le trozaba al toparle.

playa de San Rafael hasta la Punta del Este. Desde este punto, siguiendo la playa, una legua hasta el interior del puerto; y desde allí una línea recta que concluya en la margen derecha del citado arroyo, a la altura de una legua, línea recta de su barra.

El Sup. Gob. admitió la compra y que se procediera a la mensura.

Se proponía el Sr. Montaño hacer adelantos tales que levantarían esa localidad de la lamentable postración en que se encontraba.

No se hizo nada, quedando todo en el mismo estado.



En Maldonado era alarmante la rapidez con que las arenas se extendían sobre los terrenos que la circundaban, haciendo desaparecer las tierras fértiles destinables a la labranza. Véase por ejemplo a cuan breve distancia llegaban de la propiedad de Mister Burnett. (Fig. 30). Hacia el E. S. y O. semejaba todo ello a un pequeño desierto africano.

Hasta en las mismas calles penetraba formando médanos, como ser el que había en la calle 18 de Julio a la altura de la casa habitación del juez de paz Fernando A. Plá; haciendo inaccesible el tránsito para todo vehículo.

Según resulta, la lucha contra las arenas se inició entre los años 1876 y 1877, por dos italianos, oriundos de, Toscana, José Allegrini y José Rosso, que fueron los primeros que se aventuraron a formar agrupaciones en gran escala de «eucatiptus globulus»,. (149). De éstos, - después 25 años - se encontraban ejemplares entre 30 y 35 metros de altura, por 2 metros 50 c. a 3 metros de circunferencia, según lo atestigua en esa época el periódico «La Propaganda» de San Carlos. La chácara era conocida entonces por «Los Toscanos» y después, por «La Loma» de Gorlero.

En 1880 se trató de establecer una colonia agrícola en el Rincón de San Rafael, llamada «La Fernandina», para familias de labradores; pero quedó en proyecto.

El área era dividida en chácaras de 30 cuadras a 180 $ y no entraban los terrenos ocupados por los médanos y bañados.

(149) De María en «Montevideo Antiguo», dice que: «En 1852, un ingles trajo del Cabo de Buena Esperanza un poco de semilla para Don Tomás Tomkinson. Este la dió a Margat para que la plantase y se quedase con la mitad de las plantas que saliesen. Crecieron bastantes y se hizo el reparto, de manera que estos fueron los primeros eucaliptos que nacieron en el país.

Pero después de haber transcurrido tres décadas, el panorama había cambiado.

Véase lo que Orestes Araújo escribía en 1912: «En el Rincón de San Rafael existe la proyectada colonia «Francisco Aguilar», de la que buena parte han hecho presa las arenas que avanzan de una manera notable por aquel costado, amenazando convertir en un estéril Sahara las fértiles tierras de la colonia, si no se detiene su avance por los medios que aconseja la experiencia de otros países donde se producía análoga invasión.»

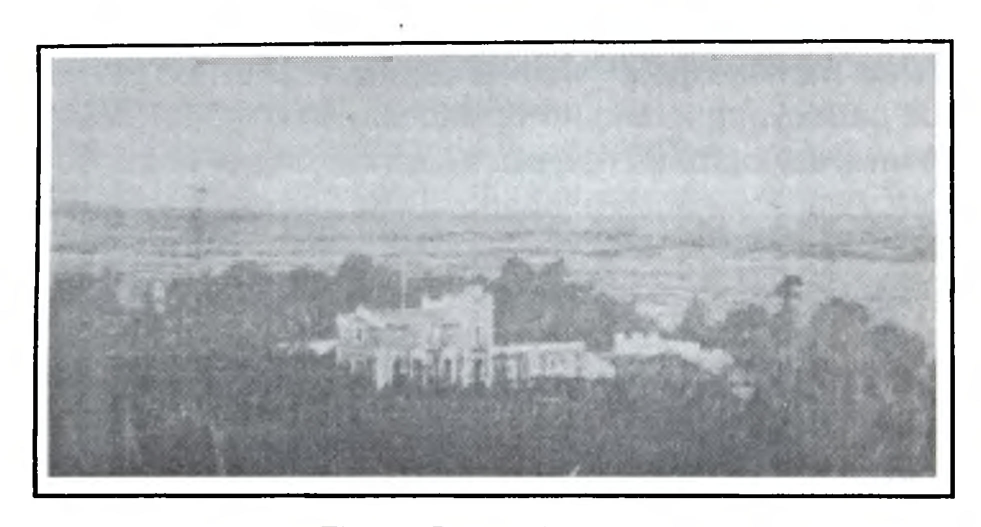


Fig. 30 Chalet de Burnett

En 1888 coincidió que una empresa extranjera establecida con una pesquería en la Punta del Este, había solicitado permiso del gobierno para servirse de la isla Gorriti, construyendo un muelle, galpones y hacer plantíos.

Para empezar, manda formar un almácigo de pinos marítimos que fue lo único subsistente, pues las demás mejoras quedaron en proyecto.

Poco después, es decir, a principios de 1890, a causa del perjuicio que aquella aparejara a los arrendatarios de la Isla de Lobos, por un decreto, la empresa se vio interrumpida en sus tareas y por consiguiente arruinada.

Fue cuando el Sr. Enrique H. Burnett, cónsul inglés establecido en Maldonado, tuvo la sublime idea de hacerse del precitado almácigo y con él iniciar las primeras plantaciones en una extensión de seis y media hectáreas. Eran 500 pinos.

Veamos ahora las vicisitudes experimentadas a ese respecto.

«Dicho terreno era tan arenoso, que las dunas movedizas llegaban hasta unos doscientos cuarenta metros de la plaza principal.

El propietario empezó a nivelarlo antes de comenzar la plantación:

error lamentable que se vino a notar más tarde, cuando el viento volvió a acumular los médanos, enterrando unas veces los arbolitos y otras arrasándolos completamente.

Esta lucha incesante contra el viento y la calidad del terreno, que malograba la plantación en un porcentaje muy elevado, la sostuvo el Sr. Burnett con una perseverancia y única voluntad inquebrantables, propias de su raza, la sajona, por espacio de cinco largos años; al fin de los cuales cuando ya pensaba desistir de tan ardua tarea, los sobrevivientes....habían conseguido arraigar y levantar sus copas, cada vez más arriba.

Este primer éxito de la perseverancia contra los elementos adversos fue para el propietario un verdadero aliciente; así prosiguió su obra sin desmayos, logrando mejorar la plantación por haber adquirido más práctica y aprovechando el abrigo que los arbolitos ya arraigados ofrecían a los nuevos.» (150)

En 1889 Fructuoso Machado en representación de la «;Sociedad Balnearia y de Colonización», entre otras cosas, promete a su vez efectuar grandes plantíos de árboles y plantas para fijar las dunas en aquella costa atlántica.

Un año más, y Alcides de María se presenta también en nombre del directorio de la sociedad anónima «La Forestal Colonizadora Uruguaya»; ofreciendo comprar los terrenos de labranza que existían en el Rincón de San Rafael, a razón de 5 $ la hectárea y plantar bosques.

También una avenida para el tránsito de toda clase de vehículos desde Maldonado a la Punta del Este, de 20 metros de ancho entre dos hileras de encaliptus; y un tranvía. Como la otra sociedad, se compromete lo mismo a plantar y sostener por su cuenta una escuela práctica de agricultura para treinta alumnos internos.

Después de esto Leopoldo Lippmann solicita colonizar las tierras fiscales conocidas por «Colonia San Rafael.»

El 12 de Abril de 1916 Burnett al festejar las bodas de plata de sus plantíos de pinos, recibió una medalla de oro del municipio de Maldonado.

Pertenecía a la tripulación de la fragata inglesa «Bombay» que el 14 de Diciembre de 1864 se incendió próximo a Punta Carretas, y desde entonces se radicó en Maldonado. (Fig. 31) Perecieron 180 hombres de 740 que tenía.

Habiendo fallecido en esta localidad, Ramiro de las Carreras en 1880; quien desempeñara durante 20 años el consulado inglés, comisio

(150) Edmundo Pargas. «El Combate.» Maldonado. Abril 9 de 1914.

nado del de Francia y agente de España, aquel lo sustituye para el primero de dichos cargos, y perdura ocupándolo hasta su fallecimiento en 1927.

Su hijo Enrique continuó haciendo la propaganda del árbol, pues al adquirir 70 hs. más de tierra con parte de médanos, fueron cubiertas totalmente de pinos. Aproximadamente unos 80.000, con un éxito asegurado de 60.000 prendidos.

En 1922, en el día del árbol, recibió una medalla de plata en homenaje a su patriótica labor.

Catorce años después, un pavoroso incendio ocurría destruyendo parte del bosque. En 1914 la Intendencia Municipal de Maldonado, vendía a 1,2 $ el millar de plantas de pinos.

En 1918 el Depto. N. de Ganadería y Agricultura, ya había solicitado a los Estados Unidos, por intermedio del cónsul de Nueva York, Tomás Eddy, semillas del «Australian Salt Bush», arbusto que diera un excelente resultado para detener la arena voladora de las playas marítimas.

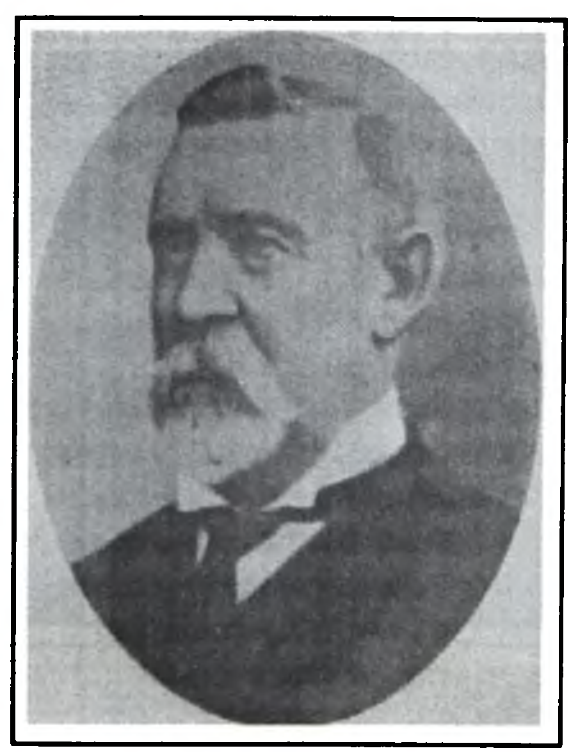


Fig. 31 Enrique H. Burnett

Se destinaban para los departamentos de Maldonado y Rocha; pero ignoramos si ellas fueron recibidas y plantadas.

Pasaron once años y dado el informe presentado sobre los bosques de Maldonado, desde su período inicial, por Arturo ,Arechavaleta y Ricardo Regules, hacíase notar que era necesario haber, visitado aque-

lia región sólo tres lustros antes para poderse apreciar la transformación, en tan breve plazo, de los médanos hasta entonces ocultos, que circundaban la ciudad en boscajes tupidos de variadas esencias. Pareciendo colocados como centinelas avanzados sobre la costa, encargados de detener las arenas.

La chácara de Manuel Gorlero estaba constituida casi exclusivamente por agrupaciones de eucaliptus, y Burnett plantando miles de pinos para conseguir centenas triunfó al fin.

Volviendo a los informes suministrados por Pargas en esa época, «el bosque de pinos se extendía sobre un campo de 22 hectáreas, plantadas a diversas distancias desde un metro a cuatro entre las filas.

El beneficio que este bosque había prestado a Maldonado era invalorable, bastaba una ligera inspección ocular para darse cuenta del peligro en que se encontraba la ciudad; (Fig. 32) y en ese entonces, tanto los terrenos comprendidos entre esta y el pinar, como los que se hallaban debajo de él estaban completamente afirmados.»



Fig. 32 El Invasor

El Bosque Municipal de Maldonado se debe a la iniciativa de Estanislao González, que fue presidente de la J. E. A. durante la administración jefaturial del coronel Juan José Muñoz en los años 1897 - 1903, y abarca 140 hectáreas.

En 1906 se hizo el parcelamiento de los terrenos entre la propiedad de Ambrosio Gómez y la Punta del Este, formando fracciones de un área casi uniforme de 3 hectáreas.

Tres años más tarde ya se habían hecho plantíos en ellas. (151). También contábase con «los Pinares... del Balneario - Solís, los del señor Alonso Pérez... Starost, Gurruchaga, Lamas, Herrera Vegas, Sienra y Carranza, Seijo, Giot... Jaureguiberry, Costa y otros....

Por su parte cabe señalar la acción de la Sección Forestal de la Dirección de Agronomía, de la Dirección de Vialidad, de la Junta e Intendencia Municipal, Escuela Industrial, a las que se agregan el Liceo y Sociedad de Fomento de Maldonado.» (152)

La presidencia de la H. Asamblea General, le otorgó a Antonio Lussich en 1910, un premio de diez mil pesos y una medalla de oro de primera clase, por sus plantaciones de Punta Ballena que databan del 1896.

De estas, veinte años más tarde, contaba con 900 hectáreas.

A todo lo largo de la costa, con breves treguas se alínean los montes. Más de 4.000 hectáreas cubiertas ya de frondosa vegetación.

Expediciones Exploradoras y Científicas

Desde el principio de la conquista las hubieron siempre pero tan solo con el fin de visitar regiones desconocidas.

Siendo tiempos turbulentos y de lucha, la gente se preocupaba de otros asuntos.

Citaremos una que tuvo lugar cuando el gobernador de Buenos Aires, el año 1673 deseando tener un detalle del puerto de Maldonado y sus inmediaciones, comisiona al capitán Miguel de Arpide, quien a su vez manda a uno de su séquito, Antonio Roxo, en compañía de varios soldados para internarse en esta comarca.

Así lo hace. «De retorno y ya todos a bordo, relató que habiéndose

---

(151) Juan Hoppe 9.417, pinos marítimos, Eduardo Gould 7.151, Enrique H. Burnett 1.000, Domingo Veracierto 1.000, Eduardo Acevedo 1.167, Enrique Burnett 4.000, Daniel García Acevedo 2.000, Américo Ricaldoni 1.100. , Frank Hugues 1.000, Eduardo Cooper 1.300, Jorge Cooper 1.300, M. F. Izquierdo 12.000, G. J. Núñez 4.730, Alfredo M. Ortiz 3.000, Sociedad Balnearia 3.860, Ramón Leiguarda 2.368, G. Spoledin 2.200, Juan Delfino 2.514, Felipe Delfino 3.700 y Esteban Bocone en plantación. Véase Apéndice Nº 17.

(152) Ernesto Villegas Suárez. Exaltación del árbol y sus plantadores. Montevideo. 1939, pág. 15

encaminado hacia el norte, (153) a la distancia de dos leguas, hallaron cantidades de ganado vacuno y otros animales silvestres.

Al mismo tiempo descubrieron un río (154) que corría de Oeste a Este, al parecer muy caudaloso, que desembocaba en el mar distante unas tres leguas y desde donde se veían las rompientes.

En un cerro alto (155) que podía distinguirse desde el puerto de Maldonado,. se encontraron con dos piedras sueltas puestas con arte por la mano del hombre ; mirando una al Este y la otra al Norte.

Desde el citado cerro, y en todo aquel distrito, hasta donde abarcaba la vista, se percibían muchos montes de madera y leña; y la tierra parecía muy fructífera.

Al no encontrar piedra para hacer cal o yeso, volvieron a la costa, dando por terminada su misión.» (156)

A poca distancia, en El Sauce, hallábase gran cantidad de ella, de color azulado, donde se estableció después durante largo tiempo la calera, propiedad del rey, que aún se continúa explotando y rinde más del 94%.

La de Pan de Azúcar es de color blanquecino -da entre 96 y 98 % y de todos los departamentos el de Maldonado es el que posee mejores canteras de piedra cal.

En el año 1715, Toller (157) emprendió viaje en la «Warnic du Plemue» y al detenerse en nuestras costas del Este, se dedicó con especial atención al estudio de la flora y fauna de las Islas de Lobos y Flores.

No eran únicamente los particulares que tal hicieran como se verá por los documentos que van a continuación, sino también el gobierno de las provincias, así como el rey, demostraban gran interés por coleccionar toda variedad de objetos que pudieran ser de utilidad para los museos de la metrópoli.

A fines del 1750, desde Buenos .Aires, el gobernador Andonaegui le remitía a aquel «un páxaro nombrado porú o grijo y un animalito muy raro parecido al hurón.» Cinco años después, desde el mismo punto, eran tres especies de animales adquiridos «por su extrañeza y hermo-

(153) El camino que conduce a San Carlos.

(154) El arroyo de Maldonado, y las rompientes de la barra del mismo.

(155) Debió referirse al Cerro Cortés.

(156) Carlos Correa Luna. Campana del Brasil. Buenos Aires. 1931, t. I, pág. 52.

(157) José Torre Revello... cita un manuscrito inventariado bajo el Nº 3.039 existente. en la Biblioteca Nacional de Madrid... Se titula: «The History of a voyage to the River of Plate etc. Buenos Aires From England. Anno 1715 by William Toller.» Agrega Torre que el diario es muy curioso por los dibujos hechos en esta «parte del escrito, a pluma y en colores...».

sura.»

El 15 de Diciembre de 1768 los cabildantes de Montevideo se reunieron presididos por el coronel Don Agustín de la Rosa Queijo del Llano y Cienfuegos, quien expuso la órden comnnicada por el gobernador y capitán general de estas provincias «para q.e en esta Ciud. y su Jurisdicción se soliciten y recojan las Curiosidades q.e en ella produsca la naturaleza en mar y tierra; muestras de minerales; abes Pequeñas de buénos Colores, y algunas particularidades; peces raros; Animales Quadrúpedos; Muestras de maderas en palo de una tercia de largo; con Expresión de sus nombres, Fruto, Semilla, Gomas, Petrificaziones. de maderas, conchas u otras especies.

Y otra qualesqra. Curiosidad o rareza todo pa. remitir al Sor. Príncipe de Asturias, pa. que se coloquen en Gavinete de Historia Natural; de cuyas curiosidades expresadas dejó el dho. Sor. Govor. una copia por escrito... pa. qe. conseguidas que sean con el esmero posible se remitan... en la forma que se expresa en la dha. Copia...» (158)

En 1783 habían dado aviso, para que recogieran árboles y plantas especiales que en cumplimiento de la Real Orden debían enviarse a España.

En 1786; le encargaban también al gobernador de Montevideo D. Francisco de Paula Sanz que mandara hacer acopio de plantas medicinales, con preferencia de Calaguala (159) y la yerba conocida por Cabellos de Angel. (160)

Respecto a esta, según «una Real órden se pide este específico para la Rl. Botica», por las virtudes que se le atribuían.

Se respondió que se cuidaría de hacerla recoger en tiempo oportuno y entregar al ministro de real hacienda para su envio.

En otra ocasión remitieron también a España dos bolsas de la primera y otra de Canchalagua, (161) pesando en total 32 libras. (162)

Cabrer en su «Diario», anotó que en las inmediaciones de Maldonado se encontraba el Bejuquillo, la Calaguala, la Contra-yerba, la Onosis,

---

(158) Actas del Cabildo. Revista del Arch. General de la Nación. Montevideo. t. VIII, pag. 48.

(159) Polysticum adianteforme (Forst) J M. Las semillas, sudorificas y el cocimiento de las raíces, diurético. Para disipar las apostemas en poco tiempo.

(160) Clematis Hilaru. Spreng. Sus hojas y flores poseen propiedades rubefacientes. Machacadas en forma de cataplasma se aplican sobre la piel, en el reumatismo articular.

(161) Sisyrinchum palmifolium. L Depurativa y diaforética. Combate los males de la garganta.

(162) Archivo General de la Nación. Montevideo. Caja 142, carp.10 doc. 40.

el Tenegreco, la Galanga, el Quinquefolio, el Giaciolo, la Centaura y el Lilimcombalicum,. yerbas todas medicinales muy conocidas. (163)

En 1787, el gobernador intendente del Paraguay daba cuenta de las materias petrificadas que habían sido encontradas en las márgenes del Río Paraná y de otras curiosidades de interes para la historia Natural.

Más tarde era el de «un animal corpulento y desconocido, incluyendo un diseño de su esqueleto. (Debe ser el llamado Megaterio que existe en los museos de Madrid.)» De allí que recomendaran la búsqueda y remesa de algún otro fósil.

Con fecha 27 de Agosto de 1788 Antonio Porlier le escribía a Joaquín del Pino, haciéndole la advertencia que el rey recomendaba que en lo sucesivo sea clasificada con exactitud todo cuanto se remitiese a aquella corte, perteneciente a la historia natural, y otras curiosidades que en virtud de reales órdenes, al ser enviadas fueron confundidas unas con otras, sin la debida referencia de sus cualidades y sin el cuidado necesario para su integridad y conservación. (164)

Siguióse haciendo la remisión de varias especies de aves y un cuadrúpedo de la provincia del Paraguay, con la descripción de los mismos hecha por Don Félix de Azara.

De la provincia de Salta se enviaron 68 muestras de árboles diferentes, y desde Buenos Aires, el virrey Nicolás de Arredondo «Bálsamos y yerbas medicinales procedentes del territorio de las Misiones de los Indios Guaranís, que se remitió a la Real Botica de su Majestad.»

Al año siguiente, el mismo virrey daba aviso del envío de tres cajones de muestras de maderas que se criaban en Córdoba, Salta, Paraguay y partido de Santa Fe, acompañando las relaciones que explican el uso, cualidades y virtudes que se les conocía en cada una de las dichas provincias.

Al mismo tiempo se enviaban expediciones científicas con el fin de estudiar y conocer a estos países.

De ahí que llegara una procedente de Cádiz. Los naturalistas re-

(163) Muchos años antes, Gómez Freire do Andrada en un oficio desde la Colonia fecha 5 de octubre de 1753 hacía referencia a la aplicación de una planta llamada Cameni. Utilizada por lo españoles para beber, su infusión causaba excelentes resultados por hacer arrojar las areas. Agregabase que por no poder conseguirla enteramente buena pues la había cultivada y silvestre no se la remitía al que se la pidó. La vez que la mandase iría con el diagnóstico que el médico italiano de dicha plaza estaba haciendo, respecto a algunos experimentos en que hacía uso de ella.

(164) Administración del Pino Misión Falcao. Archivo General de la Nación. Montevideo. pag. 287.

corrieron cien leguas de país llano, algunas islas, el terreno montuoso de Pan de Azúcar, las proximidades de Maldonado y otros distritos; de suerte que habían formado por primera remesa a Madrid, un herbario de cerca de quinientas plantas, entre las cuales, a lo menos cincuenta, parecían desconocidas a los naturalistas de este fértil terreno, y acopiando más de cincuenta especies de aves nuevas, no vistas aún por los inteligentes, o mal caracterizadas hasta aquí; algunos peces y no pocas petrificaciones.

Todo lo cual debía mirarse como preciosas adquisiciones, particularmente cuando las acompañaba una explicación científica por el primer teniente de guardias Antonio Pineda; y a «la que coadyuvaba también la representación al vivo, ejecutada por don José del Pozo, con una habilidad y exactitud poco comunes.» (165)

El 17 de Setiembre de 1791, desde San Lorenzo mandaron una circular al gobernador de Montevideo.

Entre otras cosas se agregaba que el soberano había dispuesto sabiamente se establecieran expediciones botánicas en Nueva España, Perú, nuevo reino de Granada e islas Filipinas; sin perdonar gastos, que había sido y eran crecidísimos así para sostener profesores botánicos bien instruidos y dibujantes de experimentada destreza; con sueldos competentes como para hacer los acopios y remesas a España, de los objetos de historia natural, dignos de aprecio.

En 1793 el médico cirujano Francisco A. Lamela de la ciudad de Montevideo le dirigía a Su Majestad un memorial, haciéndole presente sus servicios en el descubrimiento de plantas medicinales y de sus buenos y útiles resultados; por lo que le suplicaba pudiera continuar disfrutando la pensión que le dieran, para proseguir tan beneficiosos estudios.

Transcurridos cuatro años, el Regente de la Audiencia, Mata Linares, al Príncipe de la Paz le remitía «dos pájaros singulares y un monito con cabeza blanca, que para Su Majestad dejó el difunto Virrey Don Pedro Melo de Portugal.»

En 1799 Nicolás Arredondo desde Buenos Aires, le participaba al gobernador y sub-delegado de hacienda de Montevideo, el recibo de una circular, en la que se decía convenía al servicio del rey y al bien de sus vasallos el reconocimiento y examen de las varias producciones de las dos Américas, meridional y septentrional, juntamente con la descripción física y mineralógica de tan vastos dominios; y hacer colecciones para la instrucción pública, adelanto de las ciencias naturales y aumento de las artes y comercio.

(165) Del diario del teniente de navío D. Francisco Javier de Viana en las corbetas «Descubierta» y «Atrevida» en los años 1789 a 1793.

Para el cual había nombrado S. M. a Cristiano y Conrado Heulaud a fin de que pasara a dichas Américas a ese importante objeto..

A Francisco Javier de Molina y Eladio Yañez para que con igual fin hicieran en los citados dominios, el reconocimiento y examen de varias producciones de animales y colecciones de cuadrúpedos, aves, peces, reptiles, insectos y curiosidades.

«Además había resuelto S. M. que para el desempeño de sus comisiones se les asistiera por las reales cajas de dichos reinos, con los respectivos sueldos y auxilios que se señalaran.» .(166)



Félix de Azara en sus «Viajes por la América Meridional desde 1781 hasta 1801», se ocupó de las mismas investigaciones; y remitió al Gabinete de historia Natural de Madrid, de seiscientos a setecientos pájaros y cuadrúpedos.

Con fecha 8 de Mayo de 1804, desde Buenos Aires el virrey Marqués de Sobre-Monte, acusaba el recibo de la real orden, del envío de 12 vicuñas vivas y otras tantas alpacas que la Reina había ofrecido a Madame Bonaparte para su casa de campo, y que dispondría lo conveniente para ello aunque dificultaba mucho que llegaran vivas, especialmente las primeras.

En 1809, por carta del virrey Baltasar Hidalgo de Cisneros a Martin de Garay, dábale cuenta de haber remitido a España en la fragata de Guerra «La Prueba» la colección de vicuñas, alpacas, guanacos y llamas cuya cría se deseaba fomentar en la península.

Augusto de Saint Hilarire desde Río Grande del Sud penetró en nuestro territorio, pasando por Santa Teresa, Castillos, Rocha, San Carlos, Maldonado, hasta llegar a Montevideo.

En la ciudad de San Fernando estuvo en el mes de Octubre de 1820.

En su recorrida llega al cerro de Pan de Azúcar, que «Es la montaña mas elevada de todo este país, en donde yo podría encontrar allí mayor número de plantas que en otra parte y me quedé... para tener tiempo de ascenderlo. (420 metros sobre el nivel del mar.)

(166) Ex-fondo del Museo Histórico. Archivo General de la Nación. Montevideo. Caja 4, Año 1799.

Saliendo de mi habitación crucé un torrente que lleva el nombre de arroyo del potrero... y que se echa en el lago de la Barra. (Laguna del Sauce.)

Un cuarto de legua más o menos al través de pasturas excelentes llegué al pie de la montaña.

No tiene sino una altura mediocre y le falta bastante para ser escarpada; sin embargo no la subí sino con bastante trabajo, porque está cubierta de todos lados, por piedra entre las cuales crecen plantas espinosas, especialmente la Espina de la Cruz y la Mimosa.

Llegado a la cumbre, observé que está próxima al mar, y del lado de tierra descubrí una inmensa extensión de país bastante montuoso, en el cual sobre la cumbre de las colinas aparecen rocas desnudas.

Las plantas más comunes sobre el Pan, de Azúcar, son aparte de las recién citadas, varias «Costex», la «Compuesta» (La Chirca) ramosa en la base y cuyas ramillas erguidas y muy numerosas forman una especie de bola.

En la cumbre vi en abundancia... la «Labiatiflora», cuyas flores tienen un olor delicioso

Aproveché de la estada involuntaria de hoy para ir a herborizar al cerro que llaman de las Animas.

Las laderas son poco escarpadas; sin embargo en algunos sitios tuve mucho trabajo al subir gracias a las Espinas de la Cruz que obstaculizaban de todos lados mi marcha.

A más de ese arbusto se encuentra todavía muy abundante otra «Compuesta», cuyas rámulas, numerosas y apretadas, forman una mata redondeada.

Un arbusto muy común igualmente en esas montañas, es una «Compuesta» de flores purpurinas y ramitas poco numerosas.

Otro sub-arbusto está cubierto de hermosas flores en forma de embudo de un blanco azulado y presentan en el fondo de sus copas, estrías radiantes, alteniativamente amarillas y azules.

Se encuentran también muy abundantemente en esas montañas, las «Yridaz» que goza de una reputación muy grande en todo el país, como refrescante y llaman «Canchalagua.»

En los fondos, espacios considerables están únicamente cubiertos de «Lathyrus», que se eleva a una altura de alrededor de cuatro pies, formando una alfombra espesa de un hermoso azul.» (Arvejilla de olor). (167)

Las plantas del herbario de Saint Hilaire - alrededor de 7,600 nú-

(167) Datos debidos a la gentileza del Dr. Buenaventura Caviglia

meros, se conservan coleccionadas en el museo de París.

El célebre naturalista, Alcides D'Orbigny, el 20 de Noviembre de 1826, desembarcó en Maldonado, empezando a recorrer sus costas,

Durante los ocho años que duró su gira por la América del Sud, formó una colección de cien mil piezas aproximadamente.

D 'Orbigny, debido a su afán de coleccionista, casi peligra su vida mientras hallabase en Punta Ballena, (168) próximo a Maldonado.

Siete años habían transcurrido cuando llega Darwin, quien a su vez permanece diez semanas en dicha ciudad.

Durante ese tiempo logra reunir una gran colección de variados objetos, entre ellos algunos cuadrúpedos, ochenta especies de aves, nueve de reptiles y ocho de roedores.

En 1843 un buque de guerra argentino estando de estación en Montevideo, fue a recorrer la costa y ancló frente al puerto de Maldonado.

Al día siguiente se combinó con el equipaje en hacer un paseo la Isla de Lobos para presenciar la matanza.

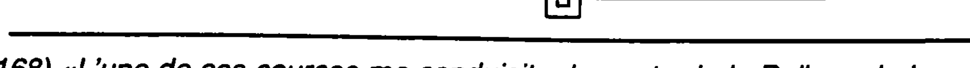
Así se hizo, pero al volver a embarcarse observaron que en el momento de sacar el anclote, levantaban tres ramas de un mismo tronco de coral, del más fino y del grosor de un dedo chico.

Supuso que si se emprendiese tan útil pesca, seria una gran adquisición para el país.

Este detalle se publicó a título de curiosidad, y desde esa fecha nadie se ocupó más del asunto.

Nils Johan Anderson, naturalista botánico, hizo parte de la expedición sueca en el navío «Eugenia», entre 1851 y 1853. Recorrió la provincia de Montevideo, Buenos Aires y otros países de la América del Sud.

Las plantas que coleccionó se conservan en la sección botánica del museo de Estocolmo.



(168) «L'une de ces cources me conduisit a la punta de la Ballena, le long du bord de la mer. Je examinais les animaux marins et la constitution geologique des rochers a decouvert. Parvenu au sommet de cette pointe granitique que la mer sape sans cesse, en si y brisant avec violence, je voulue descendre au bord de l'eau. Une pierre sur laquelle je avais le pied se detacha du sol, et je ronlais avec elle jusqu'au bas des rochers de plus de vingt pieds de haut.
Je restai presque sans connaissance; une forte contusion a la rotule m'empechait de marcher; cependant je me tranai de mon mieux jnsq'a Maldonado, on je ne pus reprendre de deux jours mes courses habitulles.» A. D'Oribgny. Voyage dans l'Ameriqne Meridionale Paris 1834. t. 1, pág. 43.

En el mes de junio de 1862 en España, se nombra una comisión de profesores de ciencias naturales, que debía acompañar a una escuadra que marchaba al Pacífico.

El 6 de Diciembre de ese año llega a Montevideo, y estaba compuesta por Patricio Paz Membiela, presidente; Fernando Amor, catedrático de historia natural, encargado de la geología, mineralogía y entomología. Francisco de Paula Martínez, encargado de los peces, crustáceos y moluscos.

Marcos Giménez de la Espada, ayudante primero del Museo de Ciencias Naturales, encargado de los mamíferos, aves, y reptiles. Manuel Almagro, doctor en medicina, naturalista, preparador y conservador. Juan Isern, ayudante segundo, encargado de la botánica. Rafael Castro, topógrafo y dibujante; y un ayudante disecador, Puig.

Una parte de la Comisión compuesta por Paz Membiela, Amor, Isern y Almagro fueron por tierra a Chile, saliendo de Montevideo el 26 de Diciembre de ese año. Quedaron Francisco Martínez, Jiménez de la Espada y Rafael Castro, que después, el 16 de enero siguiente, siguieron viaje embarcados en la fragata «Triunfo»

En esa oportunidad estos tres se hicieron acompañar por el Dr. José Azarola abuelo de nuestro compatriota el ilustrado historiador Luis E. Azarola Gil - con intención de recorrer algunas localidades de las costas del Este. (fig.33) (169).

Primeramente se detuvieron próximo al paraje en que 12 años después se fundara el pueblo de Pan de Azúcar, en la estancia del coronel Leonardo Olivera.

De llegada, al participársele que iban con la idea de explorar el cerro, dispuso que a pesar de las dificultades que presentaba su ascensión, trataría de subsanarías por intermedio de sus baqueanos.

En esto se estaba, cuando los expedicionarios sin esperarlos, con un arrojo sorprendente, al amanecer del día 30 de Diciembre, se hallaban en su cumbre, cavando - según así decían - las sepulturas de los indios, recogiendo yerbas y tomando víboras, pájaros y reptiles.

Habían vencido todas las dificultades sin más guía que la de ellos mismos.

Este arrojo causó descontento por la abundancia de víboras de cascabel que se encontraban allí, y por la espesa niebla que se conserva casi constantemente, por lo cual hizo que el vecino Joaquín Goicochea subiera basta dar con ellos y ayudarles a conducir los objetos recogidos.

---

(169) Gentileza del Sr. Luis E. Azarola Gil.

Quedáronse todos sorprendidos ante el coraje de esos señores, siendo testigos la ropa y el pellejo que habían dejado en la maleza.

En la cúspide dcl cerro descubrieron plantas de la quina y de la yerba mate, que la reconocieron superior a la misionera.

Animados por la presencia de tantas curiosidades, pasaron al cerro Betete. (170).

En un solo día hacían una jornada de tres leguas a pie y siete a caballo; practicando todos los reconocimientos necesarios en los puntos más elevados de aquellas sierras.

De seguida fueron a la barra del arroyo Solís Grande, a tomar la vista del sitio en que suponían hubiera sido el desembarco y muerte de Solís.

Según ellos, parecía que existieran indicios suficientes para fijar el punto donde fuera asesinado.



Fig. 33 Parte de la Comisión.

«En la parte oeste, como a dos cuadras distante del cauce del arroyo y media legua del mar, hay una planicie rodeada de árboles, donde se ve una porción de montones de tierra en buen órden, hallándose muchas piedras pequeñas y redondas, con una cintura, armas que les eran muy peculiares a los indios.

En Pan de Azúcar tomaron la vista de algunos sepulcros y en

(170) Cuatrocientos treinta metros sobre el nivel del mar.

Betete, de una gradería cuadrada, donde les parecía que los indígenas se reunían a adorar al sol.» (171)

Es de suponer que esta última referencia haya sido agregada por cuenta del repórter del diario; porque no es posible que los ilustres profesores que componían la comisión ignoraran por ejemplo, que Azara, en su obra, al referirse a los charrúas, no les atribuye ninguna divinidad ni religión.

Respecto a la sepulturas sobre el cerro de Pan de Azúcar y del Betete, debieron de ser idénticas a las que visitamos sobre la extremidad Sud de la Sierra de las Animas. (540 metros sobre el nivel del mar.)

Simples y aisladas agrupaciones en forma alargada, de piedras sueltas, situadas sobre la peña viva y sin ningún vestigio de restos humanos.

Debieron ser estas las mismas que Darwin cita en su Viaje Alrededor del Mundo: «En la cúspide de la montaña hay vanos montoncitos de piedras, que evidentemente están allí desde hace mucho tiempo. Mi compañero de viaje me asegura que son obra de los indios antiguos.»

Según se informa, también en la cumbre del cerro de Tupambaé se presenta una pequeña planicie de forma elíptica, en la cual se hallan unos doscientos montones de piedras, hechos por el hombre y distribuidos en una área de cerca de 20.000 metros cds. La forma de los referidos montones es circular o elíptica y sus dimensiones son pequeñas, variando entre dos o tres metros de diámetro por 0.50 a 1 metro de altura. Yacen directamente sobre la tierra unos, y otros sobre la roca del suelo.

Volviendo al suceso luctuoso precitado, Azara afirma que aconteció en Maldonado sobre la costa del arroyo Solís, que lleva su nombre.

«La inexactitud del acerto se consta en este caso, pues Solís no podía morir en Maldonado habiendo dejado a trasmano la isla de Martín García.

Lo más presumible es que el arroyo Solís lleve ese nombre, por motivo de haber sido plantadas en sus vecindades, las cruces con que señaló el Piloto Mayor en su primer viaje la toma de posesión de la tierra. Por lo demás el derrotero que Azara hace seguir a Solís en el Río de la Plata es completamente fantástico.» (172)

El Padre Lozano no participaba de esta misma idea; no obstante algunos autores le llamaron «Río de la Traición.»

(171) «La Reforma Pacífica.» Segunda época. Montevideo. Enero 6 de 1863.

(172) Francisco Bauza Historia de la Dominación Española. Montevideo. 188. t. 1, pág. 40.

Según otro historiador (173) Solís «embarcado en una carabela, costeó lo largo de la rivera septentrional, y a ser en breve un objeto de sorpresa para la admiración de muchos bárbaros que ocupaban aquella playa.

No halagaba tanto a Solís su vista, quanto las señales que le daban de una acogida favorable. Como si quisiesen aplaudir su llegada, le alargaron las manos cargadas de presentes; y para afianzar más su confianza tomaron el expediente de dexarlos y retirarse. . . Con pocos compañeros y todos desarmados, saltó en tierra. . . Salieron entónces los Charruas de una emboscada, que tenían puesta a las orillas de un arroyo entre Maldonado y Montevideo, que por este acontecimiento se llama de Solís; los mataron y comiendolos a vista de la carabela, gustaron todo el fruto de su perfidia.»

El detalle de bajar a tierra «todos desarmados» es algo inverosímil y lo mismo que los indígenas fueran antropófagos; pues Azara no los reputa tales.

«Hay otros autores que se fundan» en que los charrúas, que eran los indios que habitaban las orillas del norte del río, no eran caníbales, y esto parece, en verdad argumento más serio, en contra de la expresa aserción de los historiadores primitivos.. (174)

Rui Díaz de Guzmán, en 1612, refiriéndose a Maldonado, cuenta que «los indios charruas de aquella costa. . . no se sustentan de otra cosa, sino de caza y pescado.»

«En el crucero del Panteón de Marinos Ilustres en La Carraca, se encuentra una lápida de mármol con la siguiente inscripción:

A
Juan Díaz de Solís
Piloto Mayor de España
Descubridor del Río de la Plata en 1512
Muerto a manos de los indios en 1515
consagra esta memoria la villa de Lebrija
su patria.» (175)

Ahora bien, con respecto a los indicios suficientes para fijar el pun-

(173) Gregorio Funes Ensayo de la Historia Civil del Paraguay etc. Buenos Aires. t. 1, pág. 2.
(174) Toribio Medina. Juan Diaz de Solís. Santiago de Chile. 1897, Pág. 281.
(175) Eduardo Madero en su Historia del puerto de Buenos Aires. 1892; dice que las dos fechas están equivocadas.

to de su muerte, tal como lo aseguraron los expedicionarios de la comisión científica española, aquél debió de consistir sencillamente en uno de los innumerables paraderos donde al hallarse piedras de bola con cintura, dedujeron por esas «armas», que fuera el verdadero sitio de la tragedia.



En 1865 nuestro incipiente Museo le encomendó al Sr. Panizzi durante un viaje por Italia, la compra con autorización del gobierno, de varias colecciones de animales, una de numismática de mucho mérito, por la remota antigüedad y rareza de algunas piezas. (176)

Esos objetos llegaron y una vez colocados y clasificados, le dieron una mayor importancia al citado instituto.

El 29 de Diciembre de 1869, Mariano Ferreira, Pedro Giralt, Juan José Vizcaino, José Arechavaleta, el preparador Luis Panizzi y Rosendo Otero y Balbino Vignolo, en calidad de adjuntos, salieron de Montevideo en dirección a Maldonado, a cuyo destino llegaron el 5 de enero siguiente, habiéndose detenido algunos días en Solís Grande y Pan de Azúcar, cuyas inmediaciones recorrieron.

Visitaron la Sierra de las Animas - efectuaron la ascención al cerro de Pan de Azúcar - San Carlos, Rocha, Valle del Aiguá y Minas.

Reunieron una colección de plantas y otra de insectos ordenados y clasificados, varias clases de reptiles, aves, peces, moluscos, mamíferos; varias de minerales, tierra, nidos, huevos y otros objetos.

Independientemente de esta expedición, fue realizada otra después, al departamento de Soriano, de la que se hicieron de una importante y variada colección de aves.

Un turista que anduvo en 1885 recorriendo las costas de Maldonado llegó hasta la Punta Ballena, observando que en los alrededores de la gruta y a gran altura crecían numerosos cactus de variadas formas, ya imitando a un largo pepino, ya una pequeña calabaza.

Hubiese querido llevar consigo algún ejemplar, pero la empinada ladera donde estaban, los hacían inabordables.

(176) Los cacos las sustrajeron.

Los más hermosos y tentadores (177) descollaban en el borde mismo del precipicio.

En 1896 Julián Masqueléz, profesor de arquitectura en nuestra universidad, durante el gobierno de Idiarte Borda, fue comisionado para hacer estudios arqueológicos e históricos; mas nada de ello se publico.

Sin embargo, se tuvo noticia que había descubierto en San Juan, departamento de Colonia, un característico dolmen.

Ahora continuaremos con la lista de los «naturalistas que visitaron nuestro territorio, en busca de objetos interesantes para las ciencias.

Commerson, Filisbert, botánico francés; cuando Montevideo contaba con un pequeño grupo de casas.

Chamisso, Luis Adalberto de, alemán; en 1815 - 1818.

Gaudichaud, Beaupré Carlos, francés; en 1820.

Sello o Sellow, Federico, francés; en 1821 - 1822.

Casaretto, Giovanni, italiano; en 1839 - 1840.

Hooker, José Dalton inglés; 1842.

Anderson, Nils Johan, sueco; en 1851.

Wawra, Enrique, austríaco; en 1857.

Ball, Juan, inglés; en 1882.

Kuntz, Otto, aleman; en 1891.

Lindman, Carlos Alejandro Magnus, holandés; en 1892-1894.

Malmé, Gustavo Oskar Anderson, sueco; en 1901 - 1903.

Tveedie, James, inglés.(178).

«Otros naturalistas viajeros encontramos mencionados, como habiendo recogido plantas en esta República... Courbon, Deloche Fox, Gillies, King, Miers, Ollers, Popl, Riedel y algunos mas.

Ojeada rápida sobre naturalistas de Montevideo : Dámaso Larrañaga, uruguayo. Pérez Castellano, uruguayo. Teodoro Vilardebó, uruguayo. Arsenio Isabelle, francés. Federico Balparda, uruguayo. Mario Isola, italiano. Amigos de las plantas. C. B. Cantera. Mariano B. Berro. uruguayos.» (179)

Figuraron además entre nosotros: José Arechabaleta, español.

«Desde Su iniciación entomológica hasta 1874 mantuvo relaciones científicas con los más célebres entomólogos, tales como Lacordaire,

---

(177) Opuntia Arechavaletai Speg. Cereus alacriportanus Mart. Echinocactus caespitosus Speg. Echino cactus concinnus. Monv. Echinocactus Ottonis L. R. y Otto. Localidad típica: Punta Ballena. Maldonado.

«Las cactáceas del Uruguay según Britton y Rose.» Anales del Museo de Historia Natural de Montevideo. 2ª serie. t. V, Nº 1, pág. 9. Año 1941.

(178) J. Arechavaleta. Flora Uruguaya. Montevideo. 1906. t. III, pág. 1

(179) Obr. cit. Año 1902. t. II pág. XXXVI.

Cbapuis, Candeze, Farmaire, Putzeyo etc., quienes le dedicaron muchas especies por él descubiertas, principalmente coleópteros. Putzeyo le escribió en 1866: Si se tuviesen en todos los puntos del globo, entomólogos tan celosos, tan observadores como Vd. la ciencia avanzaría con rapidez.» (180)

Arechavaleta denominó y describió muchas especies nuevas de gramíneas.

El doctor Florentino Felippone «fue un devoto y porfiado investigador de la flora y de la fauna de nuestro país.

Frutos de esos esfuerzos y de ese amor son las 54 especies que, por designio justiciero de los más eminentes naturalistas del mundo llevan el nombre de Felippone.

Fue lhering, director del Museo Paulista del Brasil, quien le dedicó la primera especie: el «Lotorium Felipponei.» Dali, el gran malaeólogo, le dedicó numerosas...» (181)

Felippone había formado una importante colección de maleología, hoy en el Liceo de Paysandú.

El doctor Cornelius Osten, alemán, que vivió durante 50 años en estas tierras. «Ya ... en contacto con el gran Arechavaleta dio comienzo a una colección de plantas que con el tiempo había de ser una de las más importantes, de ambas márgenes del Plata. hizo también algunos viajes... por las provincias de Mendoza y de Córdova, así como el Brasil ; pero particularmente fructífero fue el que efectuó al Paraguay, en donde trabó amistad con el doctor Emilio Hassler y con su discípulo y colaborador Teodoro Rojas.

Envió numerosos duplicados de sus plantas a los grandes museos de Berlin - Dahlem y Washington, así como también algunos a Buenos Aires, contribuyendo de esta manera al conocimiento de nuestra flora en países lejanos.

Su mejor obra: «Las Ciperáceas del Uruguay.. .» Presintiendo su muerte, su gran preocupación fue su herbario, el cual trató de asegurar y dejar a buen recaudo, decidiéndose a hacer donación de él al Museo de Historia Natural de Montevideo.

Puede Montevideo enorgullecerse de poseer este magnífico hervario que consta de unos 28000 ejemplares, la mayoría del Uruguay.» (182)

---

(180) Angel Gallardo. Anales del Museo Nacional de Buenos Aires. Serie III, t. 1, pág. 335. Año 1902.

(181) Solis Otero y Roca. «La Mañana.» Montevideo, 25 de Julio de 1930.

(182) Diego Legrand. Dr. Cornelius Osten. Datos biográficos. Publicados en «Physis», XII pág. 184 - 187. Diciembre de 1936. Montevideo.

Máximo Herbon, naturalista alemán fallecido hace poco tiempo en Montevideo donde habíase establecido.

«Guillermo Herter. Doctor en Filosofía y Letras, botánico alemán. Fue Jefe Botánico del Jardín del Prado y del Laboratorio de Ciencias Biológicas.

Otros botánicos: Arturo Montoro Guarch. Atilio Lombardo. Bernardo Rosengurtt, Jorge Chebatarof, C. Diego Legrand. Fernando Rosa Mato. Matías González. Juan Schroeder.» (183)



(183) Datos publicados por el Sub-Direetor y Jefe de la Sección Botánica del Museo de Historia Natural. Diego Legrand. Montevideo.

Pesquerías

Desde tiempo inmemorial, nuestras costas ya tenían fama por su abundancia de peces

Citaremos algunos de los primeros que así lo constataron, Martín Alfonso de Souza en su diario de viaje en 1530, cuenta : «En]a isla (Gorriti) de gran pesquería estuvimos ocho días, y en un día pescamos 18.000 peces entre corvinas y «enzovas",

El piloto de la carabela "Sant Vento», Antonio Femandez Camiña, en 1600 también encontró que alrededor de la misma había mucho pescado y de varias clases.

Según Azara, en Santa Fe algunas personas hacían secar el pescado para venderlo en Buenos Aires como bacalao; pero las corvinas (bagualas) que se hacían secar del lado de Maldonado eran mucho mejores.

El Padre Cattaneo (184) en el año 1738, refería que después de pasar la Isla de Lobos sobrevino una calma, que sin embargo les fue aliviada por una pesca abundantísima de ciertos peces preciosos, que eran como los que llaman en Italia, «mecchie»; de cerca de dos libras cada uno, y en tal abundancia, que apenas arrojaban el anzuelo lo recojían ya cargado.

Muchos, por no perder tiempo, atando en la misma cuerdecilla dos o tres anzuelos, obtenían casi siempre en el mismo momento otros tantos peces; y más de uno en solo media mañana llenó dos o tres barriles.

Igual abundancia hace notar el abad Pernetty, veinticinco años más

(184) Carta del Padre Cattaneo. Revista de Buenos Aires, 1866, t. IX.

tarde; «Nos entretuvimos mucho en pescar en dicho paraje (puerto de Maldonado) y con éxito, pues se sacaba un pez en cuanto la línea tocaba el agua y a menudo tantos cuantos eran los anzuelos.

Había de cuatro a cinco especies. El «machoirain» (bagre blanco) tiene el vientre chato y algunas barbas, la cabeza grande y en las aletas, puntas agudas cuya lastimadura es venenosa. El de mayor tamaño era de un pie y medio de largo por cuatro pulgadas de ancho y su sabor excelente.

Esa vez pescamos también una cantidad tan grande de la. especie del «bar» (corbinas), que se proveyó toda la tripulación durante dos días; por lo cual se tomo el partido de salar el resto y hacerlo secar como bacalao de Terranova.

El más grande de estos era del tamaño del «machoirain.»

La "roussette" y la "demoisselle" (cazones), son variedades de tiburones, que se parecen tanto a estos en la figura que es fácil equivocarse, y tienen cerca de dos piés y medio de largo.»

En 1874 se presenta una empresa a la J. E. A. de Maldonado, solicitando se le permitiera establecer en este puerto y costa próxima, la pesca de ostras.

Pedía dos meses de plazo para empezar los trabajos, y un año para dejar prontos los depósitos y criaderos, ofreciendo el 2 % del producto de la industria para la municipalidad; pero no se llevó a cabo.

En el diario «La France» de Montevideo del 5 de Mayo de 1880 se hace la siguiente descripción: «Un amigo nuestro que viene de hacer una excursión por Maldonado, nos contaba el haber pescado en una hora y cuarto diez y ocho corbinas negras que pesaban juntas veintidos quintales. Tuvo que dejar porque temía que el bote zozobrara bajo tanto peso...(185).

En 1883, Eduardo S. Ravazza solicita concesión de 2 cuadras de terreno en la boca del arroyo de Maldonado para un establecimiento de pesca.

En el año 1888 se le da la concesión a Julio Boeth, francés, en representación de una empresa extranjera, para una pesquería y ostricultura en la Punta del Este, formando una extensión de 50 varas de frente por 100 de fondo. (Fig. 34).

Fue provista con toda clase de redes, aparatos para pesca: cestos, palangres, etc. Además depósitos de víveres, de sal para la conservación del pescado, prensas para extraerle el aceite cuando no se pu-

---

(185) Eran las llamadas bagualas que suelen tener 1 m. 30. c. de largo y son voluminosas.

diera exportar fresco para Montevideo y Buenos Aires; y un local destinado con todo lo necesario para su fabricación y envase.

En la extremidad de la península formaron los criaderos de ostras, - donde aún puede verse la gran excavación hecha en las rocas - que fueran introducidas de Francia y del Brasil en número de 200.000 para estos y los de Punta Ballena, propiedad también de la compañía.

Contaban con cuatro lanchas, un cutter y cuatro botes de servicio.

Apenas instalada, trasportaba a la capital en el vapor «Maldonado», perteneciente a la empresa, ochenta canastos de pescado, pesando cada uno setenta kilos.

Tenían en el paraje denominado «La Cantera», próximo a la ciudad, unas doscientas cuadras de campo, parte de ellas empleadas en criaderos de langostinos, y de donde se sacaban por medio de un cesto en el cual se ponía la ceba.

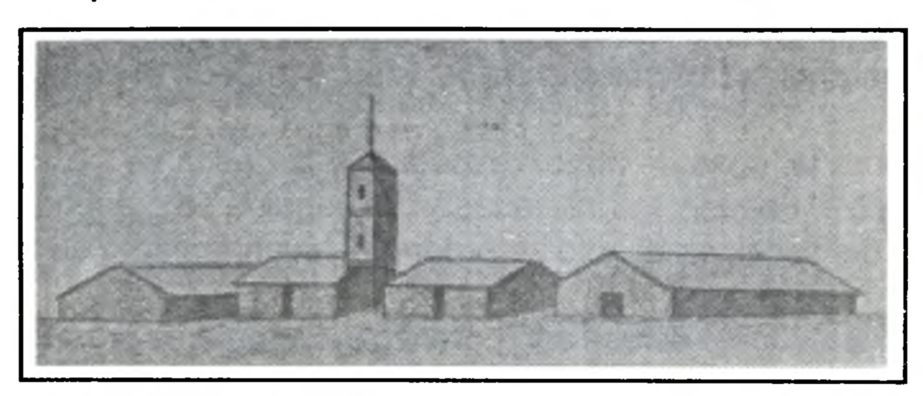


Fig 34 Habitaciones de la pescaderia.

Estos vivían en agua dulce y también los había en la Isla de Gorriti y la Punta del Este, de los llamado de mar.

Boeth por ese tiempo, como complemento, solicitó permiso del gobierno para utilizar la isla y construir en ella, un muelle y galpones para faenar el pescado que no pudiese ser exportado por incidentes imprevistos o por fuerza mayor.



Al verse que la empresa yacía improductiva por falta de personal competente, varios acaudalados argentinos, deseando emplear sus capitales en negocios lucrativos y de inmediata retribución, resolvieron hacerse cargo de ella.

El mismo Boeth continuaba siendo gerente y administrador.

En ese ínterin iba a embarcarse con destino a Europa, para hacer construir dos vapores con sus correspondientes cámaras frigoríficas, para la conducción de pescado fresco a Montevideo y Buenos Aires.

A principios de 1890, ambas iniciativas quedaron interrumpidas, debido a que las embarcaciones pesqueras al tener que recorrer la costa, hacían producir una merma en la matanza de las focas.

Los concesionarios habiendo reclamado y siendo entonces ministro de gobierno el Dr. Julio Herrera, se ordena que cese la primera a fin de garantir el trabajo de la segunda.

Boeth después de protestar sólo pudo conseguir se le indemnizasen los daños y perjuicios.

A otra empresa «La Oriental» que se había establecido en la costa de Balizas, por la misma causa le fue suspendida su industria pesquera.

Alegábase que en virtud de las claúsulas del contrato, estaba obligada a garantir la tranquilidad de las islas, e impedir el desembarco en ellas.

Como tal cosa se había respetado y la pesca se llevaba a cabo tan solo en el océano, los interesados en seguida se presentaron y previa vista del fiscal, en el acto se ordenó el levantamiento de la suspensión.

El 12 de Junio de ese año Lorenzo J. Lezama se presentaba a las Cámaras, proponiendo plantear un establecimiento para la salazón de pescados en las costas de los departamentos de Maldonado y Rocha.

Pero visto lo ocurrido con la empresa Boeth se dirigió a la Comisión de Fomento para que lo estudiara bajo esa faz.

Carlos y Juan Mac Coll solicitaron en 1906 el arrendamiento de la Isla Gorriti, por diez años, para establecer un depósito de carbón y la industria de pesquería, salazón y conserva de pescado.

En 1909 el «Instituto de Pesca» nacional, en la embarcación «18 de Julio», había fondeado entre Punta del Este y la Isla Gorriti, empezando su tarea. Varios tiros de red les proporcionaron una cantidad bastante considerable de pejerreyes, de los cuales algunos de gran tamaño y algunas pequeñas anchoas, designadas por los pescadores, de bureles o anchoítas.

Los aparejos (palangres) colocados en el canal que separa la playa de la isla, dieron una pesca bastante abundante de once especies diferentes, con predominio marcado de corvinas.

En las rocas de la isla hallaron algunos moluscos y mejillones pequeños y numerosos ciprípedos del género «Balanus.»

Los pescadores designan a estos animales, bajo el nombre de «muelas» y el de «lapas.»

Observaron gran cantidad de conchas de moluscos, arrojadas a la playa por las olas; pertenecientes sobre todo al grupo de las ostras, mejillones, cardium, etc.

Durante la noche colocaron cuatro palangres y después de una hora trajeron más de ochenta piezas.

Notaron que la carne de tiburón daba como cebo, resultados muy inferiores a los obtenidos antes con la «lacha» (chavella).

Una red de alambre no dio ningún pescado, pero si numerosas estrellas de mar.

Habiendo bajante aprovecharon para hacer una excursión en las rocas.

Los mejillones existían en cantidad considerable, formando una verdadera alfombra; pero la mayor parte eran pequeños.

Por distintos lados se veían más grandes, y adheridas también en pedazos de rocas se encontraban ostras pequeñas de forma bastante regular. Fuera de estas y los mejillones, la fauna se componía de anélidos, actenias y cangrejos.

La pesca de noche con la línea plomada, efectuada de a bordo, daba corvinas y pescadillas en bastante cantidad; así como sargos, pero poco numerosos.

Durante dicho crucero,... «el número de especies de pescados capturados fue el de treinta y cinco por lo menos, tomando su designación vulgar, el nombre que le dan los pescadores.

Científicamente ese número debe de ser muy sensiblemente superior, dado que un mismo nombre vulgar designa con frecuencia varias especies claramente distintas; lo que sucede, por ejemplo, para «las lisas», las «rayas», los «tiburones» etc.

En la enumeración de especies de la fauna marina, se ha optado por el órden alfabético y no por la clasificación de familias. (186)

La profundidad a que se pescan está comprendida entre cuatro y diez brazas.

En las rocas vecinas a la aduana, en Punta del Este, hay ostras de carne sólida y un sabor que recuerda al de las designadas en Europa bajo el nombre de «ostras portuguesas.» El «calamar» y varias especies de «gasterópodos» de bastante gran tamaño, llamados «caracoles.» (187)

Al año siguiente Luis Dentone, establecía una empresa, que según sus instalaciones y personal, era considerada la mejor del país

Al ser inaugurada regaló en Punta del Este, Las Delicias y Maldonado, todo el pescado que las redes sacaron en las primeras pruebas.

En 1913, Liberato Gargiulo e Isabelino Villalba pidieron para la misma explotación, por 10 años, la laguna fiscal de El Sauce.

Se proponían pagar 500 $ anuales de arrendamiento.

En este año se empezaba en Punta del Este a levantar el edificio destinado al Instituto de Pesca, por intermedio del arquitecto Leopoldo Tosi y por valor de 32.000$.

Hallándose la obra en sus cimientos, tal como pueden verse aún, el ministerio de industrias hace suspender la continuación de los trabajos.

Al mismo tiempo se dispone la entrega de 892 $ 36 c. al contratista, como saldo por lo realizado; más la indemnización que se le debía acordar.

Recién se empezaba el edificio cuando contrataron al profesor Andrés Bouyat como director. Habiendo estallado la guerra mundial este

---

(186) Anchoa. - Dos especies pertenecientes a dos generos diferentes, son designadas por los pescadores bajo el nombre de anchoa. Son el «Pomatorus saltatrise» (L.) cuya forma mas pequeña es designada bajo el nombre de «burel», y el «Stolephorus olidus» (Gthr), cuyo tipo pequeño es conocido bajo el nombre de «anchoita»
Angel. - «Squatina squatina (L). Ese pescado es conocido en Europa bajo el nombre de «angel de mar» (cazón). Su pellejo puede servir como papel de lija, y suelen encontrarse de 114 c.m. Arenque - «Clupea maderensis» (Low).
Bagre de mar. - «Taehyurus barbus» (Lacep) (Bagre Blanco). Los paqueños son designados bajo el nombre de «mochuelo». Brótula - «Urophyes brasiliensis» (Caup). Cóngrio - «Leptoeephalus Conger» (L.).
Corvina o Curbina blanca - «Mieropogon opercutaris» (2. G.). Las pequeñas son designadas bajo el nombre de «roncaderas», porque al momento de ser sacadas del agua y durante un cierto tiempo hacen oír un ronquido muy claro.
Curbina negra - «Pogonias chromis (L.) . Las pequeñas de esta especie son designadas bajo el nombre de '»criollas». La curbina negra puede alcanzar un tamaño (de 1 m. 30 c.) y peso considerables.
Lenguado. - Varias especies de pleuronectas son designados bajo el nombre de «lenguado» por los pescadores.
Mero. - En los parajes rocallosos, se capturan tres especies, el "Epinephelus gigas» (Brin) , el «Acantisthius patagonicus» (Jen) y el «A. brasilianus» (C. V.).
Palometa. - «Parona siquata» (Jen). Pámpano - «Trachinotus glaucus» (B. C.) Pejerrey.- «Atherinchtys vomerina» C.V. Pescadilla común. - «Cinoscio stratus» (C. V.)
Pescadilla de red. «Sagenichthys ancyclodon»(B.1.) La «pescadilla de red» y no de «rey».
Raya común. - Numerosas especies del género «Raya» son pescadas en las costas del Uruguay. Sargo - «Diplodus argentus» (C. V.).
(187) El detalle precitado de la expedición de pesca del «18 de Julio», pertenece al Profr. Andrés Bouyat, Sud-director del Instituto de Pesca. Del Cincuentenario de «El Siglo». Montevideo, 1913 pág. 104.

se fue para su país, Francia.

En ese mismo año se proyectó por los Sres. Benause y Cía, la instalación en la Isla Gorriti, de una nueva empresa similar.

Se arrendaría durante 25 años por la suma de 1.200 pesos anuales.

Un Puerto Jardín, consistente en una faja costanera de 25 metros de ancho a contar de las altas mareas, y que partiendo de las puntas del médano se dirijiría hacia el Puerto Cañón, con una extensión de 600 metros y de una zona contigua de doce hectáreas, para instalaciones.

El P. E. podía reservarse el área necesaria para un puerto militar y aduanero.

También una calle de 25 metros de ancho, para dar acceso desde el Puerto Jardín hasta la parte libre de la isla, siendo ambos de uso común entre el estado y la empresa.

Esta destinaría la zona concedida, a almacenes, depósitos, varaderos, astilleros, canchas de salazón, frigoríficos, tonelería, fabricación de redes, muelles; criaderos de ostras, mejillones y otros mariscos.

Además quedaba obligado a invertir en instalaciones fijas la cantidad de cien mil pesos, y en la flota de pesca con bandera nacional, quinientos mil pesos.

Al cumplirse los 25 años pasaba todo al estado, pero desgraciadamente la guerra mundial vino a malograr tan importante iniciativa.

Se presenta después «La Pescadora del Este» otra nueva empresa industrial constituida por capitalistas uruguayos y argentinos, entre los que figuraban Gabriel Terra, Juan Beisso, Antonio Ilarráz, Italo Supparo, Pedro Galcerán, Santiago A. Michelini y Guillermo López Montiel, para explotarla en gran escala.

Empezaron sus operaciones con 7 buques formados por el «Buenos Aires II», para llevar pescado a Buenos Aires.

La dirección técnica estaba a cargo de Pedro Galcerán. Poco después al pasar al estado con el nombre de «Instituto de Pesca», se mandaba pagar por el ministerio de industrias 2391$ 76c., importe de la adquisición de redes y artículos de pesca, y 600 $ para la instalación de un vivero para pejerreyes en la laguna de «El Sauce.»

Fuera de los peces antes citados por Bouyat, se encuentran otras variedades en las costas del Este. (188)

Suelen aparecer también algunas especies poco comunes.

Ahora bien, cuánta más abundancia de peces no habría en las costas de Maldonado, si los lobos marinos no permaneciesen ocupando la isla de ese mismo nombre

Siendo su alimentación principal, con preferencia el de la clase fina, las brótulas, calculese la enorme cantidad diaria que necesitan para vivir.

El mismo perjuicio causan las grandes lobadas en la costa Atlántica de Terranova, «donde sus habitantes opinan que si estas no fueran mermadas por las matanzas anuales, se hubieran multiplicado de tal manera que, a las sociedades pesqueras allí establecidas les resultaría una ruina.

"Se estima, que cuando aquellas se hallan en los bancos, consumen cada día tres millones de libras 1 .500 kilos de bacalao; pues en ese período del año 1929 se calculaba que existiesen 300.000 focas.» (189)

«La cantidad de peces que devora cada animal diariamente se estima en 6 kilos; si se toma en cuenta que sólo en la isla de Lobos y los escollos adyacentes viven, por lo menos 6.000 animales, lo que representa una destrucción diaria de 36.000 Kilos de peces...» (190)

Percances Marítimos en las costas de Maldonado

El capitán Juan Miguel de Arpide en 1763, después de reconocer la isla de Maldonado, se fue con varios compañeros a descubrir la tierra adentro.

Al regresar ya de noche, se encontraron con tanto oleaje en la playa, que debieron desvestirse todos para poder embarcarse en el bote, que el cabo de escuadra había conducido a la costa.

Este traía la carabina, espada y arcabúz de Arpide y la escopeta

(188) Boga — Leporinus obtusidens (Val) Burriqueta - Ophioscion adustus (Ag.). (cluccho Dasybatis pastinaca (L.) Lacha - Brevoortia tiranus (Latrobe). Lisa.- Mugil platanus (Gthr.) Merluza - Merluccius gayl (Guich). Mojarra.- Astyanax rutilus (Jen) Pargo blanco. - Umbría canosai (Berg.) - Los hay de 1 m. 70 c, de longitud. Pez sable. - Trichiurus Lepturus (L.) . Sábalo .- Pochiledus lineatus (Val) .Sardina.- Engraulis Olidus Gtar. Bagre sapo. - Porithys porosissum (L.).Dr. Garibaldi J. Devicenzi y Diego Legrand. «Album Ictiológico del Uruguay», Anales del Museo de H. Natural, p. 7. Montevideo, 1940.

(189) The sealing saga of Newfoundland by Cap Robert A. Bartlett. The National Geo. Magazine. July 1929, pág. 119.

(190) Homero Rodriguez Montero 11 meses en las costas del Este. Montevideo. Año 1931, pág. 48.

de Diego Ruso; pero el ayudante Juan Mendez «ubo de arrojar todo a la mar, allándose casi ahogado.»

Y tratando de librarse de tal infortunio, en seguida ganaron el barco.

En 1805 la fragata particular, inglesa, «Duque de Clarens», con patente real para la pesca de la ballena en los mares del Sud, naufragó en la costa de Pan de Azúcar; pero antes, al hallarse frente a Maldonado, habiéndose embarcado 21 tripulantes, para ir a la Isla de Lobos en busca de éstos, no se tuvo más noticias de ellos.

Los hermanos Lorenzo y Francisco Silva, de 25 años el primero y el segundo de 12, residían en 1849 en el pueblo de la Magdalena, distante 25 leguas de Buenos Aires, donde su padre poseía un negocio de pulpería.

Habiéndoseles encargado que fuesen al río y desagotasen un bote de su propiedad, después de verificarlo, determinan irse de paseo en él, cuando repentinamente se levanta un pampero, que los arrastra río afuera, sin poder arribar a ninguna parte de la costa. Tanto por el viento como por no haber conseguido conservar los remos.

Así que desde el 18 de Abril, como a las 9 de la mañana, hasta el 21 a las 7 de la tarde, permanecieron a merced de las olas, hasta que afortnuadamente, la corriente los fue llevando hasta la Punta del Este, donde los salvaron.

Durante esos cuatro días, no vieron más que un buque, como a 6 millas de distancia frente a la Isla de Lobos y pásaronse todo el tiempo sin comer ni beber.

El 14 de Agosto de 1877, la ballenera de faeneros de la Isla de Lobos, salió de Punta del Este, antes del oscurecer, con víveres ; y aunque iban con rumbo hacia aquella isla no la vieron debido a la espesa niebla.

Al llegar la noche continúan navegando y cuando menos pensaban, al encallar en la costa, reciben una gran sacudida.

Bajan a tierra y sin saber en donde, empezaron a andar, hasta que al tropezar con la casilla del cable submarino, recién se daban cuenta de que se encontraban nuevamente en la Punta del Este.

El 12 de Agosto de 1881, a la noche, en momentos de entrar al puerto por la Boca Chica, un buquecito de prácticos, la botavara le dió un golpe en la cabeza a uno de los tripulantes, arrojándolo al agua.

El desgraciado pidió auxilio, pero cuando fue posible prestárselo, ya era tarde; había desaparecido.

El 21 de Diciembre de 1890, la embarcación perteneciente a la corbeta de guerra norteamericana «Pensacola» debía conducir a bordo

del mismo, varios oficiales e individuos de tropa que habían ido a Maldonado unos y otros, por asuntos de servicio.

Cuando se aproximó al muelle donde tendría lugar el embarque, un punto peligroso para efectuarlo - las olas impelidas por el fuerte viento del Sud que reinaba, al tomar de costado la lancha, la hicieron zozobrar.

En ese trance perecieron ahogados algunos de sus tripulantes, consiguiendo salvarse el oficial y tres de los seis marineros que le acompañaban.

A punto de perecer estuvieron el patrón y dos tripulantes del yate «Emilia», conductor de instrumentos y demás aparatos, que los ingenieros emplearan en sus trabajos de sondaje y reconocimientos que estaban practicando en la Laguna del Diario, y frente a la que este buque se encontraba fondeado.

A objeto de munirse de provisiones hiciéronse a la vela en una pequeña embarcación con rumbo a Punta del Este, cuando se vieron sorprendidos, a las 2 y media p. m., por una racha de viento que al volcar la embarcación, los puso en grave peligro de perecer ahogados.

Al conseguir sujetarse de ella y montando sobre la quilla, esperaron el auxilio, que afortunadamente llegó media hora después de producirse el percance.

Este tuvo lugar en la tarde del 30 de Marzo de 1892, debiéndose su salvación a Mrak - encargado de la estación semafórica de Punta del Este - quien al avistarlos y dar incontinenti aviso a la Capitanía del Puerto, fueron recogidos por la falúa.

En ese mismo año estuvieron en inminente peligro de perecer ahogados Silex Acosta, su hermano Oroniel y nueve individuos más de los que se ocupaban de faenar lobos en la isla de este nombre.

El percance, según fue referido por un testigo presencial, ocurrió de la manera siguiente: Tripulaban aquellas personas una embarcación de pequeñas dimensiones, en la que se proponían efectuar el traslado a la famosa restinga que existe allí próxima, para dar comienzo en ella a sus tareas de matanza; estando ya muy cerca del punto de llegada, una inmensa ola arrojó con ímpetu la embarcación, contra un peñasco, haciéndola zozobrar y colocando en una dificilísima posición a los náufragos.

Estos, providencialmente salieron con vida del percance, aunque en un estado lamentable, gracias a que uno de ellos consiguió trepar a una roca y con la ayuda de un remo, pudo extraerlos del mar.

El 17 de Junio de 1903, el jefe del faro de Punta del Este, Juan Serra, siendo de noche, nota que un buque hacía numerosas señales,

pidiendo auxilio con cohetes, luces de bengala, fuegos de color rojo y dos tiros de cañón en ese intervalo.

Por lo tanto, se pusieron todos en alarma, creídos que era un buque varado en el Bajo Monarca, ya que ese era el rumbo que le demarcara el compás, más o menos.

Por la mañana temprano, la capitanía del puerto va a enterarse de la novedad y se sabe que era por haber fallecido repentinamente, el almirante argentino, Soler, a bordo dcl cúter de su propiedad, «Varuna».

Si el capitán hizo fondear en un lugar tan sospechoso, era a causa de haberse presentado al S. O. una imponente tormenta.

Esta sobrevino, y era tanto el oleaje cuando «El Huracán» y «El Corsario» remolcaban al cútter, que frente a tan peligrosa situación, temiendo que el mar arrebatará el cadáver de sobre cubierta, se dispuso que fueran reforzadas las amarras que lo sujetaban.

Se comisionó al marinero Luis Pirilam, quien al hallarse en esa operación, una ola, saltando sobre cl «Varuna" hizo que los arrastrara a los dos.

Afortunadamente las maderas a que estaba sujeto el contra almirante, cayeron con éste al mar, y Pirilam asiéndose de ellas, pudo sostenerse a flote, luchando contra el oleaje. Soltaronle un cabo y subió a bordo.

De «El Huracán» otro marinero fue arrebatado y salvose lo mismo.

Recuperados éstos, se pensó en rescatar el cadáver, que encontraron flotando, adherido todavía al madero. Fue sacado del agua y puesto a bordo de «El Huracán».

En Noviembre de 1913, próximo a la Punta Ballena, se ahogaron tres tripulantes del «Roald Amundsen» y fueron sepultados en el cementerio de Maldonado.

El 27 de Julio de 1921, una ballenera tripulada por 15 personas contratadas para la matanza de lobos en la isla del mismo nombre, no pudo llegar a su destino.

En la travesía fueron sorprendidos por el temporal que momentos más tarde se desencadenaba, con viento fuerte del S. E., que los arrastró, haciendo imposible el manejo de la nave. Así que no se tenía más noticia de ellos.

Pasados tres días de angustias, los recoge en alta mar, el vapor inglés «Trident», dejándolos en la Isla de Flores.

Después fueron transportados por el pesquero R.O.Nº1 al mando de Elichiribehety.

En Punta del Este, todos los años, como de costumbre, numerosos veraneantes suelen hacer excursiones, para visitar la Isla de Lobos.

Una de ellas, la del día 15 de Febrero de 1922, casi resulta fatal.

Iban en dos grupos, uno en la embarcación "Venizelos» y el otro en la lancha «Isabel», que fue la primera en regresar del paseo.

Desembarcaron en el muelle los pasajeros de esta última, mas al notar que la otra se retardaba demasiado, de común acuerdo, determinan volverse a embarcar e ir a su encuentro.

Así fue, y este acto caballeresco hizo que se evitara una catástrofe.

Ya frente al faro, y al estar próximas las embarcaciones, la «Venizelos» que conducía 16 excursionistas, empieza a zozobrar, y al hundirse, a duras penas se consiguió salvar a sus tripulantes.

Entre los náufragos se contaban algunas señoras y señoritas ; pero una de estas celebrada por su belleza y distinción entre la sociedad montevideana, - que veraneaba allí con los suyos, de resultas del accidente fallecía poco después.

Caso raro fue el del cumplimiento de la última voluntad del práctico Ortolona, quien dispuso que después de ser incinerado, se arrojaran sus cenizas más afuera de la Isla de Lobos. Y así se llevó a cabo la fúnebre ceremonia.

Sucesos de armas en la bahía y costa de Maldonado

«En 1717 los franceses a las órdenes de Esteban Moreau se apoderaron del puerto de Maldonado y ayudados por los indios charrúas procedieron a embarcar cueros en cuatro buques que anclaron en la bahía.

«Llegado este suceso a conocimiento de Zabala, envió desde Buenos Aires una escuadrilla que los batieron, (191) y apresaron dos de las embarcaciones destinadas al tráfico vacuno.

«Posteriormente volvieron de nuevo y levantando 30 barracas, se atrincheraron con 4 piezas dc artillería; pero fueron desalojados por el capitán Echaurri; quien los obligó a embarcarse precipitadamente dejando abandonados los cañones y todo el corambre.

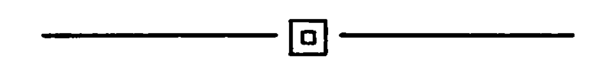
"Moreau en seguida, persistiendo en su lucrativo afán, se pobló entonces en Castillos, secundado por los guenoas, para dedicarse a la misma faena.

(191) Julián O. Miranda. Maldonado a través de la Historia Montevideo 1912 pág. 12.

«En este paraje y en su ensenada tenía fondeadero para sus embarcaciones, abrigadas de los vientos del 3º y 4º cuadrante; y en el rincón que forma la costa, un manantial de agua abundante.

Sabido esto mandaron a Antonio Pando y Patiño, para que registrase las costas septentrionales del río y lo desalojase de cualquier parte donde hubiese hecho asiento." (192)

Después de derrotarlos y matar a Moreau se apoderaron de un considerable botín.



La flota luso-brasileña se constituyó con tres fragatas, un bergantín y varias embarcaciones menores... No tardaron... en aproximarse conduciendo la expedición del brigadier Silva Paes.

Sostuviéronse dos combates, uno el 20 de Agosto (1736) a. la altura de los 31º y otro, seis días después, frente a Maldonado... (193).

En 1804 el comodoro inglés Graham Moore, próximo al Cabo de Santa María, atacó y venció a la flota española de la metrópoli.

Uno de los acontecimientos más importantes, acaecido en el puerto de la ciudad de Maldonado, fue la toma de ésta por los ingleses en 1806; quienes primeramente habían hecho amago de atacar a Montevideo.

Sobre este suceso ya hemos dado completos detalles.

El «brick» francés -»El Consolador» en que enviara Napoleón a su embajador cerca del virrey de Buenos Aires, repleto de armas y municiones, tuvo que guarecerse en el puerto de Maldonado por mal tiempo y saberse perseguido por los enemigos.

Sasseney por las dudas, bajó, siguiendo por tierra hasta Montevideo.

El capitán en cuanto vio que dos barcos ingleses llegaron a anclar detrás de la Isla de Lobos, para sorprenderlos durante la noche, siendo de luna, cortaron el cable y huyeron.

Al ver esto, los otros desprendieron cuatro o cinco embarcaciones

(192) P. P. Lozano. Historia de la Conquista del Paraguay, Río de la Plata y Tucumán, t. III, pág.17

(193) L. E. Azarola Gil. Los orígenes de Montevideo, Pag. 181.

tripulada cada una por 20 hombres, a fin de alcanzarlos.

Viéndose a punto de ser atrapados, no tuvieron más recurso que el de embicar en la costa, defendiéndose de tiempo en tiempo con tiros de cañón.

Abandonaron el «brick» ganando la tierra a nado o por otros medios, mientras los ingleses no tardaban en trepar a bordo, saquearle y prenderle fuego.

Esto sucedía en la «playetta» el 8 de Agosto de 1808 a 6 leguas de distancia de Maldonado, (tal vez la playa hoy de Piriápolis).

El capitán después de reunir a toda su gente, partieron en algunas carretas rumbo a Montevideo. (194).

En la «Memoria de los sucesos de armas» atribuído al general Rivera, se cuenta que «en su urgencia por adquirir recursos comestibles, había despachado Elío algunas pequeñas expediciones por mar, aprovechando su dominio de los ríos con orden de proveerse de ganados en las costas.

Artigas no deja de apercibirse de esta medida, y a efecto de contrarrestarla, distribuye varias partidas en las costas más próximas a su campamento.

El capitán de dragones de la patria don Adriano Mendoza fue destinado a guardar la ensenada de Castillos con una fuerza de su regimiento.

Estando en eso, un día de los de Mayo (1811), se aproximó una de las expediciones de Elío a aquel paraje, tomando tierra en busca de provisiones.

Mendoza al acometer a los expedicionarios, les obligó a reembarcarse con pérdidas y sin poder llenar su objeto». (195)

Francisco Antonio Bustamante, como comandante al frente de un grupo de patriotas, el 6 de Febrero de 1813, y disponiendo de una poca artillería rechazaba a cañonazos una expedición española que llegó al puerto de Maldonado, en un lanchón y seis botes, enviada por Gaspar de Vigodet, gobernador de Montevideo, con objeto de apoderarse de los viveres que allí pudiera haber, a fin de socorrer con ellos a los habitantes de la ciudad sitiada, cuya situación empezaba ya a ser bastante precaria.

En 1816 al iniciarse la invasión portuguesa, Lecor se posesiona de Maldonado estableciendo por poco tiempo su cuartel general.

El 17 de Mayo de 1825, Leonardo Olivera le comunicaba a Lavalleja,

---

(194) Julien Mellet. Voyage dans l'Amerique Meridionale, 1823
(195) «Comercio del Plata» t.X.

comandante en jefe de las fuerzas que operaban en la Provincia Oriental, que al hallarse continuando la reunión de gente en ese departamento, tuvo aviso de que el vecindario de Maldonado estaba lleno de sobresaltos, a causa de haber llegado al puerto, la fragata «Emperatriz» y tres buques más.

Y que se dirigía a libertarlos de tal conflicto, pues los enemigos se hallaban en la Isla de Gorriti.

El día antes había estado ocupado en un proyecto que si se hubiera realizado, Maldonado tenía un día de gloria.

Unos marineros ingleses y franceses habiéndose propuesto hacer rendir a los dos buques, él les había exhortado ofreciéndoles a cada uno de los principales de ellos, treinta onzas de oro. Pero esa misma noche, al querer poner en práctica su invento, los enemigos, al advertirlo, mandaron que los barcos salieran fuera del puerto, donde permanecieron algo distantes

Al día siguiente volviendo a entrar, se vio desde la torre del Vigía, que era para hacer embarcar, y a toda prisa, la guarnición que tenían en la isla.

Si se hubiesen apoderado de los buques, esa guarnición que hallábase en Gorriti, la tomaban prisionera.

Olivera terminaba diciendo que él esperaba en aquellos destinos la determinación de incorporarse a su Cuartel General, pues no podría realizarlo hasta pasados tres días, por tener en trato algunas armas, pólvora y balas, con el capitán de la fragata francesa que estaba en dicho puerto. (196)

Transcurridos diez días, Manuel Brun participaba que acababa de tener parte del vigía, el haber fondeado en ese mismo paraje, un bergatín de guerra enemigo y dos lanchas, que según parecía eran cañoneras y demostraban tener miras de hacer algún desembarque, o evitar el comercio con esta plaza.

José Machado el 22 de Agosto de 1825, le daba detalle a Lavalleja respecto a los pertrechos y otros útiles de la cañonera enemiga naufragada en la costa de Maldonado.

Después de algún tiempo Olivera se dirige de nuevo a su jefe, informándole que habiendo tenido conocimiento que la fragata «Emperatriz» y tres buques mas de los Brasileros, se dirigían a Maldonado con intenciones de desembarcar había tomado las precauciones convenientes, de emboscar la caballería por si acaso.

Que por otra parte el capitán Fournier ya había traído desde Punta

(196) Archivo del E. M. del Ejército. Montevideo, Nº 16, pág. 17.

del Este un cañón de 24, que se hallaba tirado allí, y una vez montado rompió el fuego sobre la «Emperatriz.»

La falta de pólvora impidió echarla a pique, pues de los 18 tiros, 9 dieron en el blanco.

Más tarde agregaba que los tales buques se habían marchado llevando la fragata grandes averías.

Pasada una semana tuvo lugar el ataque al bergatín de guerra ss«Río de la Plata» al N. O. de la Isla de Gorriti.

El corsario Fournier en ese mismo puerto, con una fuerza de 35 patriotas sorprendieron en la noche y se apoderaron de la goleta brasileña «Panicotana.»

En esa acción el carpintero de Rivera, Juan Davis, murió de resultas de las heridas que recibió en el abordaje, dejando una hija de menor edad.

Por lo tanto, Francisco Calamet, vice cónsul de Francia en la precitada ciudad, se presentó en Marzo del año 1836 solicitando una pensión para aquella.

El 21 de Noviembre de 1826 estando los buques imperiales en Maldonado, varó un lanchón de uno de ellos, que estaban fondeados en la boca del puerto, con trece marineros ingleses. A la tarde fueron algunos botes cerca de la playa con el objeto de sacar el lanchón, y un soldado del ejército patriota levantó el poncho, dando a entender que quería pasarse.

Echaron gente a tierra, y una emboscada de media docena de hombres con sable en mano y carabina a la espalda, cayó sobre los enemigos, tomando al patrón de la lancha y cuatro marineros.

Poco más de un mes y José Gordillo, comandante militar de aquella ciudad, certificaba que Diego Noboa había prestado las embarcaciones de su pertenencia y de Francisco Aguilar, cada vez que fueron necesarias para hostilizar a los enemigos en ese puerto, en las empresas que había llevado a cabo el capitán César Fournier. Y que a más de ello prestó otros servicios de no menos consideración al propio efecto, y en los cuales tuvo que satisfacer gastos para su cumplimiento en obsequio de su adhesión a la patria. Para su constancia le daba el certificado a su pedido.

El barón de Vila - Vila se apodera de Maldonado el 17 de Mayo de 1827.

El 14 de Abril de 1838 llegaron «La Loba» y «La Gracia», armadas en guerra por Frutos Rivera, y en ese mismo día esta apresaba al «pailebot» de los prácticos, y el 19 se fueron los tres barcos para La

Colonia en seguimiento de «La Luisa».

El coronel Manuel Freire uno de los jefes emigrados de

India Muerta. . . se lanzó a la lucha con un puñado de hombres en el departamento de Maldonado, el 20 de Octubre de 1845 sorprendiendo y aprisionando la guardia enemiga de Punta del Este.

Ocupado dicho punto se hizo señales desde la costa al bergantín «Racer» de la marina británica, que conjuntamente con la corbeta «Aguila», bloqueaban a esa ciudad; pero no fueron atendidos.

En tal situación resuelve hacer pasar a nado, dos de sus hombres, hasta la Isla de Gorriti en solicitud de auxilio.

Confiando tan arriesgada operación al alférez Segundo Ibero y a Jacinto Alfaro, dándoles sus caballos se azotaron al mar y con grandes esfuerzos logran aproximarse al bergantín; pero les costaba hacerse entender de los ingleses.

Por fin se les comprende y el comandante de la embarcación manda en seguida una lancha a la Punta del Este.

En ella fueron trasportados a la Isla Gorriti el coronel Freire, su hijo Antonio, el teniente Daniel Núñez y sus compañeros; además los prisioneros, donde empezáronse a reunir elementos para hostilizar el enemigo.

Un mes después «El Racer» condujo hasta la costa a Antonio Freiré con cuatro hombres, sin ser sentido, allegándose hasta la Punta de la Ballena, según le ordenara el alférez Ibero, que también había desembarcado por otro punto y se le reunió.

Freire se quedó a bordo con 30 hombres de infantería y 10 de caballería, con objeto de poder proteger a aquel en caso necesario, como así fue; pues al estar embarcando los caballos y bueyes, que a más de los que conducían se habían reunido también en las chacras, se aproximaron los enemigos con una fuerza como de 100 hombres de infantería y 50 de caballería.

El bergantín, una lancha y los de la fragata «Aguila». hicieron incesante fuego, terminando los atacantes por retirarse. (197)

Después de la destitución del General Rivera del Comando en jefe de la guarnición de Maldonado... (en 1847), el comandante Carrión, hijo de allí, se recibía de su cargo en momentos angustiosos para su ciudad natal, rigurosamente sitiada por tierra por numerosas fuerzas enemigas.

Imposibilitada la guarnición de dicho punto para adquirir víveres de la comarca vecina, hubiera perecido de necesidad si no fuera el socorro que periódicamente, y por la vía marítima, se le enviaba desde Montevi-

(197) Isidoro de María. Anales de la defensa de Montevideo.

del Este un cañón de 24, que se hallaba tirado allí, y una vez montado rompió el fuego sobre la «Emperatriz.»

La falta de pólvora impidió echarla a pique, pues de los 18 tiros, 9 dieron en el blanco.

Más tarde agregaba que los tales buques se habían marchado llevando la fragata grandes averías.

Pasada una semana tuvo lugar el ataque al bergatín de guerra ss«Río de la Plata» al N. O. de la Isla de Gorriti.

El corsario Fournier en ese mismo puerto, con una fuerza de 35 patriotas sorprendieron en la noche y se apoderaron de la goleta brasileña «Panicotana.»

En esa acción el carpintero de Rivera, Juan Davis, murió de resultas de las heridas que recibió en el abordaje, dejando una hija de menor edad.

Por lo tanto, Francisco Calamet, vice cónsul de Francia en la precitada ciudad, se presentó en Marzo del año 1836 solicitando una pensión para aquella.

El 21 de Noviembre de 1826 estando los buques imperiales en Maldonado, varó un lanchón de uno de ellos, que estaban fondeados en la boca del puerto, con trece marineros ingleses. A la tarde fueron algunos botes cerca de la playa con el objeto de sacar el lanchón, y un soldado del ejército patriota levantó el poncho, dando a entender que quería pasarse.

Echaron gente a tierra, y una emboscada de media docena de hombres con sable en mano y carabina a la espalda, cayó sobre los enemigos, tomando al patrón de la lancha y cuatro marineros.

Poco más de un mes y José Gordillo, comandante militar de aquella ciudad, certificaba que Diego Noboa había prestado las embarcaciones de su pertenencia y de Francisco Aguilar, cada vez que fueron necesarias para hostilizar a los enemigos en ese puerto, en las empresas que había llevado a cabo el capitán César Fournier. Y que a más de ello prestó otros servicios de no menos consideración al propio efecto, y en los cuales tuvo que satisfacer gastos para su cumplimiento en obsequio de su adhesión a la patria. Para su constancia le daba el certificado a su pedido.

El barón de Vila - Vila se apodera de Maldonado el 17 de Mayo de 1827.

El 14 de Abril de 1838 llegaron «La Loba» y «La Gracia», armadas en guerra por Frutos Rivera, y en ese mismo día esta apresaba al «pailebot» de los prácticos, y el 19 se fueron los tres barcos para La

Colonia en seguimiento de «La Luisa».

El coronel Manuel Freire uno de los jefes emigrados de India Muerta... se lanzó a la lucha con un puñado de hombres en el departamento de Maldonado, el 20 de Octubre de 1845 sorprendiendo y aprisionando la guardia enemiga de Punta del Este.

Ocupado dicho punto se hizo señales desde la costa al bergantín «Racer» de la marina británica, que conjuntamente con la corbeta «Aguila», bloqueaban a esa ciudad; pero no fueron atendidos.

En tal situación resuelve hacer pasar a nado, dos de sus hombres, hasta la Isla de Gorriti en solicitud de auxilio.

Confiando tan arriesgada operación al alférez Segundo Ibero y a Jacinto Alfaro, dándoles sus caballos se azotaron al mar y con grandes esfuerzos logran aproximarse al bergantín; pero les costaba hacerse entender de los ingleses.

Por fin se les comprende y el comandante de la embarcación manda en seguida una lancha a la Punta del Este.

En ella fueron trasportados a la Isla Gorriti el coronel Freire, su hijo Antonio, el teniente Daniel Núñez y sus compañeros; además los prisioneros, donde empezáronse a reunir elementos para hostilizar el enemigo.

Un mes después «El Racer» condujo hasta la costa a Antonio Freiré con cuatro hombres, sin ser sentido, allegándose hasta la Punta de la Ballena, según le ordenara el alférez Ibero, que también había desembarcado por otro punto y se le reunió.

Freire se quedó a bordo con 30 hombres de infantería y 10 de caballería, con objeto de poder proteger a aquel en caso necesario, como así fue; pues al estar embarcando los caballos y bueyes, que a más de los que conducían se habían reunido también en las chacras, se aproximaron los enemigos con una fuerza como de 100 hombres de infantería y 50 de caballería.

El bergantín, una lancha y los de la fragata «Aguila». hicieron incesante fuego, terminando los atacantes por retirarse. (197)

Después de la destitución del General Rivera del Comando en jefe de la guarnición de Maldonado... (en 1847), el comandante Carrión, hijo de allí, se recibía de su cargo en momentos angustiosos para su ciudad natal, rigurosamente sitiada por tierra por numerosas fuerzas enemigas.

Imposibilitada la guarnición de dicho punto para adquirir víveres de la comarca vecina, hubiera perecido de necesidad si no fuera el socorro que periódicamente, y por la vía marítima, se le enviaba desde Montevi-

(197) Isidoro de María. Anales de la defensa de Montevideo.

deo.

De la torre del Vigía se cambiaban las señales convenidas con el barco que conducía los víveres, y atravesando los médanos, iban a recogerlos a la playa.

En una de las tantas veces que se realizaba esa operación, salió al frente de las fuerzas el propio comandante Carrión, que confiadamente tomó el camino de la costa.

El enemigo advertido por las señales de la presencia del buque portador de socorros, concibe la idea de realizar una sorpresa.

Al efecto, ocultando numerosas tropas entre los médanos, en el momento propicio cayeron sobre Carrión y los suyos, trabándose un reñido y sangriento combate, en el que los soldados de la plaza tuvieron que batirse en retirada, salvando el cadáver de su jefe que cayó víctima de su deber. (198)

Una expedición se embarcó en Montevideo el año 1870, en los vapores «Coquimbo», «Montevideo», «Rayo» y «Oriental» con destino a Maldonado, a las órdenes del coronel Manuel Pagola.

Iba a llevarle refuerzos al general Gregorio Suárez.

Detalles enviados a «El Siglo» el año 1873, por el doctor José Pedro Ramírez por haberse hallado a bordo en viaje desde Montevideo a Buenos Aires durante la circunstancia siguiente: «A las 10 de la noche el comandante Bergara con cincuenta o mas hombres que embarcó disfrazados, se apoderó de «El Porteña» sin resistencia; el capitán y la tripulación completamente impotentes para resistir y los pasajeros todos en sus camarotes, mareados la mayor parte.

Al tumulto todos creyeron que había fuego a bordo y se produjo una escena semejante a la del «América». Pero al querer salir los pasajeros se encontraban con un revolver al pecho.

En medio del acto de piratería perpetrado por Bergara no ha habido todos los desórdenes que debían temerse, lo que no ha impedido que haya cuatro heridos de la tripulación, entre ellos el segundo capitán, de mucha gravedad.

Exigieron además al comisario que entregase el dinero, y se les entregó.

Después que se apoderaron del buque, volvieron en dirección a la Panela y allí paramos hasta las 3 de la mañana, ansiando por bajar a la costa en los buques o lanchas con armas que debían encontrarse allí, para embarcar en el Vapor.

No encontrándose, seguimos por la costa oriental hasta la barra

(198) Héctor Miranda. Maldonado antiguo. Montevideo 1912, pág. 37.

de Arazatí, a cuya altura y sabiendo que seguirían pura la costa entreriana forzando el paso de Martín García, me apersoné a Bergara para que desembarcásemos en aquella costa, accedió y así lo efectuamos todos los pasajeros, desde las 10 de la mañana hasta la 1 de la tarde; con excepción del comisario Miguens, que quedó en calidad de preso. A las 2, hora en que salimos de la costa, estaba el «Porteña» próximo a moverse.

Ocho o diez pasajeros vinimos a una estancia, una legua distante de la costa, atravesando arenales y cañadas con agua a la rodilla; de allí fue que tomamos caballos.

Mandamos una carreta y carruajes a los demás que quedaron en la costa, entre los cuales había señoras, niños y los heridos que no bajaban de 50, todos buenos y contentos de verse en tierra y salvos."

El día 11 a las 3 y 3/4 de la tarde entró al puerto de Montevideo el vapor argentino «Pampa» de regreso de su expedición en busca del «Porteña.»

El día 12 a las 9 de la mañana éste y el «Montevideo lo ávistaron a la altura de La Coronilla.

Forzaron las máquinas para darle caza y poniéndose a tiro el «Pampa», le disparó dos cañonazos.

El «Porteña» no detuvo su marcha, logrando embicar en la playa y desembacaron la gente precipitadamente.

Arriaron los botes con algunos equipajes, pero al atracar se les tumbó uno de ellos, ganando la costa a nado los que en él iban.

Después atando un cabo que extendieron a tierra, consiguieron hacer el desembarco de todos, menos 22 de la tripulación del vapor.

Bergara y Palmer huyeron a caballo para Santa Victoria.

El 13 de Noviembre de 1874 se encontraban los buques de la revolución mitrista en las aguas de Maldonado, cuando aparecieron a eso de medio día, cinco de la escuadra del gobierno argentino.

Los primeros tomaron mar afuera en dirección a José Ignacio, y los segundos siguieron su persecución.

La niebla que se produjo impidió ver el resultado de esta carrera; pero al oscurecer entraron nuevamente al puerto estos últimos, al parecer sin haber alcanzado a sus contendientes.

Eran los vapores «Pavón», «Puerto de Buenos Aires», «General Brown» y la cañonera «Uruguay». Persiguieron a los vapores revolucionarios diez y siete millas, no continuando por haber entrado la noche.

Con una hora más de sol el «Montevideo», entonces «General Rivas», hubiese sido apresado.

El comandante Obligado, perseguido por la escuadra y viéndose perdido, arribaba con la cañonera «Paraná» al puerto del Inglés, y desde allí le mandó el jefe la siguiente nota:

«Noviembre 18 de 1874. Sr. Jefe de la Escuadra Argentina Dn. Luis Py. Por conducto del capitán D. José M. Meymo y primer maquinista Alfredo Y. Hall, quienes he tenido como prisioneros de guerra con los demás que le acompañan, he resuelto mandar entregar la cañonera «Paraná» por no precisarla la revolución.

No he querido destruir ninguno de los buques que han estado en mi poder porque ante todo me considero ser bueno y leal argentino.

Dios guarde a V. 5.

Erasmo Obligado

La situación de éste al hacerse insostenible, la tripulación se negaba a seguirlo; luchando minuto por minuto entre sublevarse o ser tomada por dicha escuadra y juzgados como piratas.

El 29 de Febrero de 1875, a las 8 y 1/2 de la mañana, fondea en el puerto de Maldonado, el vapor nacional «Fé», trayendo a remolqué el trasporte «Puig» que debía conducir a la Habana, a los 15 ciudadanos desterrados por el presidente Varela.

El vaporcito «Rayo» que viene también, se vuelve a Montevideo a la altura del Banco Inglés. A nadie le fue permitido comunicar con los prisioneros.

El mismo día de la llegada, el gerente del periódico «El Departamento» Agustín Cardúz, recibía la siguiente esquela abierta:

«Estimado amigo. Aquí nos tiene a bordo de la «Puig» con destino a la Habana. Mándeme leche, queso y lo que pueda comer. No deje de mandarme los diarios de última fecha como también noticias.

Lo saluda su amigo.

Marzo 1º de 1875.» (199)

Sequndo Flores.

(199) Un amigo se asoció al gerente, haciendo una remesa de lo Solicitado y otros remitieron a varios de los deportados, queso, huevos, gallinas, conservas etc.
El teniente Gervasio Santa Cruz le mandó también al comandante Octavio Ramirez, algunos de esos mismos comestibles; y el jefe político Francisco M. Acosta, durante los días que permanecieron en el puerto los proveyó con una res de carne diaria v otros artículos que le fueron solicitados por el coronel Courtín que como se sabe iba custodiando la «Puig», con 60 infantes de los batallones de la capital y una pieza de artillería.

El 4 de Marzo se hizo a la vela.

Al día siguiente llegaba el vapor «Onix» fletado por el gobierno a consecuencia de la estadía de la barca «Puig» y del vapor «Fé».

En aquel venía el coronel Ríos, el comandante Bergara y medio batallón de infantería. Según se dijo, el primero traía severas instrucciones con respecto al trasporte «Puig», a causa de haber el jefe de esa expedición, faltado al itinerario, con su detención en el puerto de Maldonado, y a las órdenes que había recibido con motivo de la bajada de los desterrados a las isla, operación que efectuó los días 1º y 3 de Marzo. En otro lugar damos mayores detalles.

El 21 de Junio de 1875 arribó el vapor paquete «Arinos», brasilero, por falta de carbón y víveres, y siendo su procedencia del Brasil con cargamento general y 23 pasajeros, la subdelegación de marina de Maldonado, según órdenes superiores que tenía, le notificó que quedaba en cuarentena por seis días.

Al día siguiente una embarcación del buque fue a la Punta del Este con el objeto de desembarcar; a lo cual el patrón y marineros de la falúa de la capitanía se opusieron a ello, por violar al mismo tiempo el reglamento sanitario.

Avisaron entonces que necesitaban carbón y víveres, lo que se participó al vice-cónsul brasilero.

Pero momentos más tarde, los del pedido, dirigiéronse hacia la costa y desobedeciendo las órdenes, bajaron a tierra, y uno de los tripulantes al internarse a más de 300 metros, quiso quitarle el caballo a un marinero del resguardo que le instaba regresase a bordo.

Este al verse amenazado y por estar sin armas fue a participar lo acaecido al capitán del puerto.

El fugitivo se dirigió inmediatamente rumbo al Este y por haberse internado, la misma policía no pudo conseguir su detención.

El día 24 la sub-delegación de Marina le remitía dos notificaciones al comandante del vapor, de las cuales una de ellas le manifestaba que quedaba sujeto a la multa y la segunda, que ponía a dicho buque en libre plática el día 26.

Habiéndose aproximado la falúa al costado del buque, conduciendo las notas, fue hecha retirar por aquel, quien no sólo se negó a recibirlas sino también a llenar todas las formalidades del caso en que se encontraba.

El día 13 de Noviembre de 1875, a la altura de José Ignacio (decía el parte del Jefe) avisté un buque a gran distancia, que navegaba con rumbo a tierra.

Mandé inmediatamente poner proa hacia él y dar toda la fuerza a la

máquina; media hora después alcanzamos a reconocer que era un buque que, por su aparejo, hizo aumentar mis sospechas.

A las 3 y 3/4 estando a tiro y medio de cañón, reconocimos en él una zumaca perfectamente aparejada.

En ese momento al virar esta de bordo, puso la proa más afuera.

Di orden al comandante D. Juan J. Gomensoro para que hiciese preparar la infantería y los artilleros al pie de una pequeña pieza de proa; mandé hiciera un disparo en blanco para conseguir que dicha zumaca se pusiese en facha y esperase como es de costumbre.

El tiro mencionado fue la señal para que la zumaca precipitara su fuga al rumbo indicado, dando una semi plena prueba con ese proceder, que era enemigo, e izando no obstante éste el pabellón italiano.

Con el viento fresco aumentaba el mar y solo a las diez y media, escaseando aquel para caminar las nueve millas largas que veníamos andando por ahora, vinimos a alcanzar con mucho trabajo al enemigo a distancia de medio tiro de cañón.

Mandé romper el fuego preparando todo para tomarlo a viva fuerza, confiando que viento y mar calmasen, y me fuese posible el abordaje

En ese mismo instante el enemigo rompía el fuego de fusilería sobre nuestro buque que era mucho mas bajo que el de ellos, con remingtons, y al que contestamos.

Un cuarto de hora haría que duraba la lucha, cuando la pieza de proa se inutiliza, perdiendo así la ventaja que llevábamos.

El viento seguía arreciando.

El enemigo vuelve a romper sus fuegos sobre nosotros, a los que contestamos por el término de, media hora; hasta que juzgué mandarlo suspender por la mucha distancia; él siguió haciéndolo como cinco minutos, habiendo en ese tiroteo como en los anteriores hecho gala de tener munición en abundancia ; por nuestra parte se con sumieron treinta tiros de cañón y cinco mil remingtons

Eran las 12 de de noche cuando cesó la lucha, gracias al viento que nos enloquecía con el movimiento del mar.

Desde ese momento seguimos navegando fuera de tiro, pero persiguiéndolo con igual ardor hasta las 4 de la mañana, en que consultado el viento y la falta de carbón, resolví con todo el pesar de mi alma abandonar lo que se podía llamar importantísima presa, si el viento hubiese disminuido o el vaporcito y su artillería, otra.

El resultado fue el siguiente: 3 muertos, 4 heridos y 3 contusos.

El buque enemigo era la zumaca «Carolina» que se hizo célebre

Embarcó en Buenos Aires refuerzos con destino a las costas de

Maldonado a objeto de engrosar con infantes las filas del general Llanes.

La expedición se componía de sesenta y cinco soldados escogidos, todos morenos y mulatos; y de veintitantos entre oficiales y jóvenes de Montevideo, a las órdenes de Alfredo Trianon y Gervasio Santa Cruz. (200)

Un grupo considerable de emigrados federales desembarcaron de 5 buques revolucionarios que los condujeron de Río Grande a Castillos, depto. de Rocha, en la madrugada del 13 de Abril de 1894.

El gobierno tomó enérgicas medidas para evitar el contacto, y buques de la escuadrilla nacional quedaron vigilándolos.

En Setiembre de 1939, captura y hundimiento del vapor alemán «Olinda», frente al Cabo Polonio, por el crucero inglés "Ajax".

El acorazado de bolsillo alemán "Graff Spee» y los cruceros «Exeter» «Achilles» y «Ajax», trabaron frente a Maldonado una batalla el 13 de Diciembre de 1939. La nave alemana se guareció en nuestro puerto y el 17 a poca distancia del canal de entrada, antes que el enemigo se apoderase de ella, la destruyeron.

---

(200) Gervasio Santa Cruz, fernandino Un émulo del carolino Gregorio García Tabárez.

Temporales

Las grandes pamperadas y sudestadas soplan con mucha fuerza a la entrada del Río de la Plata.
Turbonadas se denominan a las del viento pampero, que se hacen sentir con terrible violencia en los meses de verano, aunque afortunadamente son de corta duración.
En cambio durante el período invernal suelen persistir varios días.

A Solís en su primer viaje en 1512 le sobrevino una violenta tempestad.

«Luego de correr este peligro, se convenció de lo arriesgado que era aguantar nuevas tormentas bajo un hemisferio desconocido resolvió navegar la vuelta a España...» (201)

Magallanes cuando en 1520 estuvo en el Cabo Santa María (Punta del Este) experimentó un fuerte temporal.

El 21 de Febrero de 1527 a Gaboto le sobrevinieron muchas contrariedades, por lo que tuvo que andar con tiento por estas costas. «Pasamos muchos trabajos y peligros... quanto mas que se levantan en él grandes tormentas y se tiene muy poco abrigo.»

La flota de Martín Alfonso de Souza en 1531, apenas dada a la vela después de dejar a la (Isla de Gorriti), se desencadena una formidable borrasca durante siete días, que hace traquetear a las naves de norte a sur y de este a oeste y desbaratando a las que no echara a pique.

A Antonio Fernández Camiña piloteando «La San Vento», el 13 de Marzo de 1600. «Por la noche les sobrevino un gran temporal de viento,

(201) Gomara. Historia de las Indias.

que los hizo estar sobre el fierro» con mucho trabajo.

El P. Cattáneo informaba que «durante su viaje en el año 1738, tomadas todas las cautelas posibles se resolvió consultar a los pasajeros y primeros oficiales del barco, sin cuyo beneplácito no hubieran seguido adelante, por haberse puesto el sol y arriesgarse ante el peligro de un escollo cubierto situado a 60 pasos de la Isla de Lobos.

Sabiéndose que estaban como a dos tiros de cañón y que era noche de luna llena, el capitán se dejó inducir aunque de mala voluntad.

El piloto, cuando se hablaba del Río de la Plata, lo llamaba «infierno», por haberse encontrado en otro viaje que por él hizo, en peligro de perderse por una tempestad; y que verdaderamente era mas de temerse que en cualquier otra parte».

Cuando el barco en que viajaba el abad Pernetty estuvo en la bahía de Maldonado, el día 24 de Diciembre de 1763, y mientras se aprontaban para seguir hasta Montevideo, sobreviene un temporal de los más violentos; empezando el hermoso espectáculo que ofrecían las exhalaciones continuas de las nubes a medida que estas subían en el horizonte.

El cielo era como una hoguera y los fuegos artificiales mejor fabricados y más variados no podían compararse a los que vieran en el término de una hora.

No sospechando entonces que tendrían de allí a poco otro espectáculo menos agradable, el capitán que conocía mejor el peligro y la consecuencia, se ocupó durante ese tiempo de ponerse al abrigo...

Creyeron que el temporal pasara de largo, dado el rumbo que llevaba, pero un huracán acompañado de relámpago y truenos les hizo dar un trabajo ímprobo para poder desatar el mástil de la pequeña gavia.

Todas estas precauciones tomadas, quedaron sobre los dos cables luchando toda la noche contra la impetuosidad del viento y los mujidos de un mar extremadamente irritado, que amenazaba sumergirlos a cada instante.

Al día siguiente aquel se sostuvo con el mismo furor, y no obstante el continuo balanceo que parecía mandado para atormentarlos, pudo el abad dormir algo. Mas, despertóse sobresaltado por una terrible sacudida que estremeció al navío y le hizo crujir por todas partes, como si se hubiese estrellado contra la costa.

Eran cerca de las 5 de la mañana; saltando de la cama y abriendo la ventana le pregunta al timonel si habían tocado alguna peña. No, le dice, pero garreamos y muy de prisa; el cable de la segunda ancla amarrada, se ha hecho pedazos y la otra se ha desprendido del fondo; por eso ha sido la sacudida violenta, y nuestra salvación está en la gran

ancla que se acaba de dejar caer.

El abad se fue al castillo de popa y vio en efecto que garreaban de tal modo, que la costa sólo distaba una media legua

Dos horas después que la tormenta hubo empezado, el mar agitándose, los hundía de tal modo que no les dejaba él tiempo de respirar.

Mas de una vez, la punta de la verga del gran mástil tocó y sumergiéndose tres pies más o menos en las aguas, las que a menudo trepaban sobre cubierta; y aquella posición se volvía mas peligrosa por la proximidad de la costa.

Los oficiales de a bordo, toda gente hábil, que había gobernado navíos y buques corsarios, vieron tan de cerca el peligro, que la mayor parte buscaron los medios de salvarse.

De ahí que, por las dudas ya se tenían arreglados los cañones como un rosario, para suplir a las anclas en caso que los cables se rompiesen.

Por fin se libraron del susto y el 28 anclaron en la bahía de Montevideo.

«Un temporal que merece una mención detenida y los papeles de la época hacen de él reiterada referencia; fue el que azotó las costas de Montevideo, iniciándose la noche del 26 de Mayo de 1792

«El más recordado que el que menciona Azara, denominándolo huracán, de 8 de Setiembre de 1799; que arrojó a la playa ocho grandes embarcaciones y muchas menores, en el puerto de Montevideo; «y lo es también más que el del 5 y 6 de Junio de 1905 del E. S. E., que refieren documentos del Consulado de Buenos Aires», temporal no visto en mas de siglo y medio según la tradición.» (202)

Cuando el cielo está despejado y se observa un continuo relampagueo hacia el N. O. ó O., que se pasa al S. O., el pampero entonces aparece rápidamente.

Si un buque mientras navega, se apercibe de tal cosa, es prudente recoger todo su velamen sin tardanza.

Este era el consejo dado por un marino conocedor de nuestras costas.

Según el capitán Fitz Roy, una vez casi fueron desmantelados durante uno de estos temporales, no obstante hallarse con todas las velas recogidas.

Martín de Moussy también decía: «El pampero llamado así por

---

(202) Carlos Ferrés, Proyectos de faros y organización de elementos de salvataje . Conferencias del curso de 1937. Revista del Instituto Histórico y Geográfico del Uruguay. Año 1938, Pag. 197

venir del fondo de las Pampas, que atraviesa con gran violencia y parece tener su formación en las cumbres heladas de los Andes del Sud, de 42º.

Se hace sentir hasta el trópico y mas allá de Río Janeiro.

Es local casi siempre. Los primeros son de corta duración, es decir, no mas de doce a veinticuatro horas y a veces hasta tres días»



Darwin opinaba, que las cercanías del Río de la Plata parecían estar sujetas a los fenómenos eléctricos.

Por los hechos que había podido observar en muchas descripciones de viajes, estaba inclinado a creer que los temporales eran muy comunes cerca de la embocadura de los grandes ríos.

Suponía que la mezcla de cantidades considerables de agua dulce y salada perturbara el equilibrio eléctrico.

Segun Azara, en el temporal del 21 de enero de 1793, el rayo cayó 37 veces en el interior de la ciudad de Buenos Aires, matando a 19 personas.

Transcurridos otros cinco meses, en Montevideo se experimentó «Una cruel tormenta... (203) sucedió que entre las varias exalaciones y truenos que hubo se dirigiese un rayo a la casa de Pólvora grande, en la cual se almacenaban mui cerca de tres mil quintales de este género; y aunque de pronto no se advirtió el estrago y ruina causada por el rayo en el edificio, serenado el tiempo se hizo reparo en el daño que había recevido exteriormente en su Techo y Pared y procediendose al reconocimiento se halló en su interior bastante estrago; y no debiendo dudarse que ha haverse incendiado tan crecida porción de materia tan combustible y vorás hubiera volado y destruido esta ciudad sepultandonos en sus ruinas.

Esta vez no explotó el polvorín.

En cambio, el 23 de Febrero de 1822 entre las dos y las tres de la tarde, durante una tormenta y a los primeros truenos, se desprendía un

(203) Archivo General de la Nación. Montevideo, Acta del Cabildo de 27 noviembre de 1793.

rayo sobre el «Repuesto de pólvora que había en la antigua capilla de San Pedro,» situada al Sur de la ciudad.

Fue tal la explosión que un diluvio de balas de fusil, cajones enteros de pólvora y gruesas piedras del edificio; algunas del peso de dos y media arrobas volaron por los aires a larga distancia.

Y chocando contra las casas más inmediatas causaron ruinas de gran consideración. El centinela, un mozo de panadería y una señora fueron las víctimas.

Woodbine Parish también informaba, que habiendo apenas andado en la bahía de Montevideo, otro barco inglés les previno que se apresuraran por la llegada de una gran tormenta, pues el barómetro la señalaba.

Este era un pampero, pues casi 24 horas persistió sin intermisión.

Los truenos y relámpagos en el Río de la Plata eran a veces tales, que como él creía, no se observaban en ninguna otra parte del mundo, únicamente en el estrecho de la Sonda.

Cuenta Alcides D'Orbigny que al encontrarse frente a Maldonado, «hacia la tarde numerosos relámpagos se apercibieron en el horizonte y todo nos anunciaba una tempestad. Habiéndonos alejado de la costa por prudencia, una lluvia abundante nos tranquilizó y el tiempo se compuso.»

Esto era el 24 de Octubre de 1826, pero pasados tres días: «como teníamos calma chicha y la corriente nos arrastraba con violencia hacia el norte, haciéndonos retroceder, anclamos en espera del día siguiente, en que debíamos llegar a nuestro destino.

Otra vez nos equivocamos. Durante la noche, el pampero al empezar a soplar con fuerza, el mar se puso totalmente agitado, que el capitán no pudo hacer levantar el ancla.

Este viento nos azotó tres días, durante los cuales fuimos cruelmente sacudidos; pero al fin, el 29 pudimos ponernos en marcha y continuar nuestra ruta.»

El marino inglés James Penn en 1864, refería que muchos barcos desarbolados por un pampero en la embocadura del Río de la Plata, se habían visto obligados a retroceder hasta Santa Catalina o Río de Janeiro para reparar sus destrosos.

Y otros que anduvieron a la deriva largas distancias por el mar si hubiesen tenido conocimiento de hallarse un anclaje tan Cercano, como ser el de Castillos, se podían haber refugiado en él. Pues esta bahía o playa, que anteriormente había sido frecuentada se tenía en ese entonces completamente olvidada. (204).

Por lo tanto, para tal fin, se debía hacer conocer su existencia a

los navegantes, y prevenirles que una vez en ella, en cuanto soplara el viento N. E se alejaran inmediatamente.

Arreciando los pamperos, muchas veces las fragatas que transportaban el correo de España, juzgaban más prudente fondear en la ensenada de Castillos y enviar por tierra la correspondencia.

Boucarut (205) cuenta que los navegantes llamaban al Río de la Plata «el infierno de los marinos»

De ahí que los seguros fueran iguales para navegarlo, a los que se pagaban desde Europa hasta su desembocadura, pues se tenía por milagrosa su navegación.

Muy pocos eran los barcos mercantes que se dirigían a él y sólo en tiempo de guerra se veía alguno del estado.

Los que mas frecuentaban eran los del comercio español, pero no llegaban a 500 toneladas.

Nunca se caminaba de noche, la cual se pasaba al ancla; pero en cuanto se fue conociendo mejor el río y se habilitaron los puertos, disminuyó el pánico y la navegación hizo grandes progresos, viniendo en su auxilio las exactas y detalladas cartas y planos que se levantaron; así como el servicio de los pilotos prácticos.

Orestes Araujo, también refiere «que en el Uruguay, durante los meses de primavera y verano son frecuentes las manifestaciones eléctricas, contándose por término medio de 40 a 50 tempestades por año

El 26 de Junio de 1877, en Montevideo, de repente se oyó un ruido formidable hacia el N. E. seguido de una lluvia de piedras, que algunas de ellas alcanzaban el volumen de un huevo de polla.

Los daños causados por aquella manga, que apenas duraría cinco minutos, fueron considerables; rompió todos los vidrios de los faroles del alumbrado y de las claraboyas. Las del Banco de Londres, importaban más de dos mil quinientos pesos, y la Aduana y el Correo también quedaron sin ellos.

Gran pánico experimentó la población de la capital, y como hasta entonces no había previsto un fenómeno semejante, a ninguna claraboya se la protegía con tejido de alambre; y de allí el desastre general.

En cambio, el gran negocio lo hicieron los que desde aquí, en seguida telegrafiaron acaparando a bajo precio, los vidrios existentes en la plaza de Buenos Aires.

Las turbonadas son felizmente raras, no obstante se ha conservado el recuerdo de los temporales del 18 de setiembre de 1789, 15 de

(204) Véase Apéndice Nº 18.
(205) A. Boucarut. Manual de la Navegation dans le Rio de la Plata.1857

Junio de 1791, 21 de Enero de 1793, 28 de Setiembre de 1826, Febrero de 1829, y en fin las del 9 y 10 de Mayo de 1844, que causaron grandes desastres; sobre todo en el puerto de Montevideo.

Otras pamperadas o surestadas memorables, fueron las de 1846, 1855,1866, 1878,1881, 1882, 1890 y 1892.

El 16 de Abril de 1914, hubo un ciclón fenomenal, del S. O. y otro terrible, fue el del 10 de Julio de 1923 que azotó las costas del Este.

En los ordinarios, las aguas habían llegado hasta el muelle de hierro de Las Delicias, (Maldonado) ; pero en este último invadieron el edificio (hoy hotel municipal), y llenando los zótanos pasó más adelante.

Trozos de la rambla de la carretera a Punta del Este desaparecieron completamente, uno de ellos tenía lo menos dos hectómetros.

Con ese motivo las Cámaras otorgaron $10.000 a la municipalidad de Maldonado, destinados a indemnizar los perjuicios causados a la población menesterosa; y el ministerio de Obras Públicas autorizó para invertir, hasta la suma de 1,200 pesos, para la reparación de la rambla.

Según De Moussy: «Los pamperos so hacen sentir en todas las estaciones y nuestras abservaciones durante diez años, nos han dado una media de 16 grandes o medianos por año y proporcionalmente la misma cantidad; es decir, cuatro cada estación.»

Del temporal precitado, ocurrido en el mes de Mayo de 1944, De María cuenta que su duración fue de tres días, y hacía muchos años que no se experimentaba otro semejante; por haber causado perjuicios y algunas víctimas.

La creciente fue extraordinaria, invadiendo el agua a muchos parajes.

«Hay que temerle más a una turbonada del S. E. que a la de un pampero, pues la experiencia demuestra que los naufragios casi siempre son causados en el segundo cuadrante.»

Viniendo de Europa, tales vientos no se encuentran generalmente basta llegar a la latitud de 30º, o 32º S.» (206)

Por consiguiente, no es de extrañar que los navegantes al desconocer este detalle, y tomarles desprevenidos, se vieran expuestas a tener que soportar sus terribles acechanzas

Hasta el mismo Oyarbide tan practico, pereció ahogado a causa de una furiosa pamperada, que «tumbó su nave en las proximidades del bajo que lleva su nombre mientras vigilaba la llegada de los invasores ingleses y sin que se salvase uno solo de los tripulantes» (207)

Manuel Sosa, práctico mayor de la república, experto conocedor

(206 Mulhall Handbook of the River Plate Section B.pag.142 Buerno. Aires, 1869
(207) Angel J. Carranza . Revista del Rio de la Plata Nº 41.

de nuestras costas, que tenía la experiencia de cuarenta y cinco años de navegación en estos mares, afirmaba; que todas las veces que habían dirigido algún buque como piloto, desde el Chuy hasta las inmediaciones de Carrasco, y cuando concurriera a salvamentos en su carácter de representante de la autoridad, había observado siempre que la brújula sufría una desviación muy sensible, atribuida según su parecer, a la influencia magnética de los minerales que suponía abundaban en aquellos parajes. 208).

En cambio, Jorge Bailey, en sus «Apuntes y Recuerdos Marítimos», al rebatir esta creencia, dijo: «que en nuestras costas no existía la más mínima acción perturbadora, atribuida por algunos marinos ; y que la desviación experimentada por los buques en su derrota, era simplemente debida a las fuertes corrientes que en ellas existían.

Y ahora preguntaremos, por qué se le llamará Punta Imán, a la existente en las proximidades del Puerto del Inglés (Piriápolis)?

A propósito del detalle de las fuertes corrientes, relataremos ciertos casos:

El 9 de Enero de 1889 poco faltó para que se perdiera el vapor "Panamá» de la línea del Pacífico, al entrar al Río de la Plata. La corriente lo llevó sobre Castillos y por no encallar tuvo que retroceder a toda fuerza de vapor.

Una persona de nuestra relación al ir a veranear en la proximidad de la barra del arroyo de Maldonado, lado E., llegó desde Montevideo en uno de los vaporcitos de Lussich que hacían esa carrera.

Poco antes de desembarcar en Punta del Este, el viento hace que se le vuele al agua, el sombrero, que era de paja.

Su permanencia allí fue la necesaria para almorzar y alquilar un caballo a fin de hacer la cruzada.

Pasóse el arroyo en bote, y después al seguir por tierra a lo largo de la costa, antes de llegar a su destino, en la ensenada de la playa donde acostumbraban a tomar el baño, nota que las olas habían dejado en seco a un sombrero. Al recogerlo fue grande su sorpresa al ver que era el suyo. En Pocas horas había recorrido unos quince kilómetros.

---

(208) Lussich. Naufragios Célebres, 1893 Montevideo, pág. 12.

Se justificaría que aquellos primitivos barcos, verdaderos armatostes, que sólo contaban con el empuje de los vientos, se vieran mayormente expuestos a naufragar.

Pero a pesar de haberse aplicado a la navegación el sistema a vapor, con numerosos faros y buenas cartas, número de los siniestros continuó sin interrupción.

Con tantos adelantos y facilidades, la generalidad de los marinos que navegaron a lo largo de nuestras costas, especialmente las del Este, tuvieron como hemos detallado - que luchar de continuo con los elementos desencadenados.

Según los datos de «El Telégrafo Marítimo» de Montevideo, los naufragios y averías sobrevenidos en las aguas de la república, durante el breve período de tiempo, es decir, desde 1867 a 1871, fueron en término medio de 50 cada año.

Con pérdida total 15 y con averías, 35.

Como más adelante se verá, la lista de los que se libraron del mal paso y de los que sucumbieron, fue asombrosa.

A mediados de 1824, por primera vez una nave inglesa a vapor, surcó por las costas del Este, en dirección al puerto de Montevideo, y en 1835 llegaba la barca norteamericana «Potomac» de 263 toneladas y la francesa «Tonerre».



Se estaba tan seguro de los siniestros marítimos después de ocurrir algún temporal, que en 1788, el gobernador Joaquín del Pino, le ordenaba a Juan Desnaux, «que en seguida destinase dos individuos de tropa de los de su cargo, con la orden de recorrer muy prolijamente la costa del mar, desde la punta del Cabo Santa María, (Punta del Este) hasta la jurisdicción del Fuerte de Santa Teresa; a fin de que inspeccionara bien, por si acaso aparecían algunos restos de embarcación. Y a su regreso le diera parte sin demora de las novedades que hubiese.»

En Julio 20 de 1816, desde Maldonado se avisaba que todo buque que naufragase, el ayuntamiento pondría de inmediato una guardia para que nadie se acercara a él; ni donde se fuera depositando la carga y los objetos que la mar arrojara a la playa, todo cuanto sería después bajo custodia, conducido a los almacenes de aquella aduana.

A mediados del siglo pasado, como garantía al derecho de propiedad, se dictaron nuevas leyes para poder aplicar penas de prisión.

Todo el que encontrase en las costas, embarcaciones abandonadas u objetos procedentes de naufragios, debía participarlo a la autoridad competente.

Los náufragos debían ser auxiliados por la fuerza pública, y los efectos y mercancías arrojadas a la costa, custodiados, inventariados y depositados para entregarse a sus legítimos dueños.

Porque sucedía que hasta entonces, los patrones de embarcaciones del tráfico, sin la licencia de las autoridades, ni del cónsul respectivo o consignatario, cometían el abuso de salir en busca de los referidos buques, para extraerles parte de la carga.

Cada vez que en todas nuestras desiertas y dilatadas costas se perdía alguno, corría en seguida la noticia; y antes que llegaran a ponerse en práctica las citadas ordenanzas, los vecinos de la localidad y otros más distantes aún, salían a recorrer la orilla del mar en procura de lo que en ella apareciera.

El mismo Consejo de Maldonado el 20 de Enero de 1829 se dirigía al ministro de Gobierno comunicándole que en su distrito se hallaban 56 fusiles con bayonetas, 20 lanzas, 2 carronadas de a doce, con sus cureñas y un cañón de a seis; todo perteneciente al corsario argentino, nombrado «Triunfo Argentino », que había naufragado en aquellas costas, y su consignatario D. Juan Susviela proponía vender al estado en caso que le fueran necesarios.

Cuando el bergantín inglés «Alma», se perdió en el año 1880 en el Rincón de los Piriz (Barra del arroyo Maldonado), con un cargamento general, el vice cónsul decía que no dudaba que algo de lo arrojado a la costa podría haber sido sustraído durante la noche, desde que la carga salía en una extensión de más de dos leguas y no podía ser vigilada debidamente.

Esto se siguió repitiendo en 1892.

Según una relación recaída en nota pasada por la capitanía, se pedía a los jefes de policía de Rocha y Maldonado, que comunicasen en el primer momento, cualquier siniestro que ocurriera.

Ni así se evitaban los robos y sino véase por ejemplo lo sucedido al año siguiente, la vez que se ,perdió en la Isla de Lobos, el buque de carga «Muriel» repleto de barriles de Vino; y que las corrientes, arrastrando cantidades de ellos lo arrojaron a la costa entre Maldonado y Manantiales.

Desde la orilla eran rodados a mano o a la cincha del caballo, en dirección a algún médano o promontorio de arena; y después de ser enterrados los dejaban para volver ocultamente en busca del «muerto».

En esa misma zona, otras veces fueron cajones y latas sueltas con kerosene, (209), que surtieron de combustible por mucho tiempo al vecindario.

Recaladas Voluntarias y forzosas en el Puerto de Maldonado

Al encontrarse los navegantes en estas latitudes done tenían que luchar contra grandes tempestades, aunque el puerto de Maldonado fuera bastante deficiente como abrigo, al verse en peligro no titubeaban en buscar en él su salvación o utilizarlo para sus necesidades.

En la relación de los servicios de Hernandarias de Saavedra, se cuenta que habiendo llegado Francisco Martínez de Leyba, gobernador de Tucumán con la gente que llevaba para el reino de Chile y Brasil, por orden del rey, y hallándose imposibilitado para poder continuar su viaje, detúvose en la Isla de Maldonado.

Siendo esto en el mes de Febrero de 1605, le escribe a Hernandarias que estaba en Buenos Aires, dando cuenta de su arribo. Y al mismo tiempo le pedía que lo socorriese con navíos pequeños, porque los barcos en que se venían, no podían llegar a ese puerto «por los bajos que el dicho río tiene.»

En seguida se le mandó cinco de ellos, provistos con todo lo necesario, y «fue a la dicha isla de Maldonado donde halló al dicho Don Francisco Martínez de Leyba» con toda su gente, y haciendo el trasbordo los condujo al puerto de Buenos Aires. (De la sección manuscritos de la Bibl. N. de Buenos Aires. 1559 - 1622 D. 2122).

El 19 de Enere de 1741 arriban cinco fragatas del rey, y como hallábase escasas de víveres, desde Montevideo se les mandó por tierra, en 20 carretas, doscientas fanegas de trigo y harina.

En Enero de 1765 el navío de S. M. «El Magnánimo», luchando con los temporales, tuvo que recalar en la bahía. Fue desembarcada la tropa, franqueándosele al capitán los auxilios necesarios.

El navío español «San Miguel»; capitán Joaquín Galvez arriba al

(209) A causa del esparcimiento de tanta cantidad de este líquido, todo a lo largo de aquella parte de la costa, destruyó al menos por ese año, las llamadas «moscas» (Ligyda exótica Roux); y que son la carnada especial para pescar el pejerrey y el sargo.
Viven entre las peñas que azota el mar, en numerosas cantidades. Son unos crustáceos chatos, verde oscuro; teniendo unos 2 c. de largo.

puerto para darles sepultura a seis marineros muertos de escorbuto en las costas de Maldonado.

El 13 de Noviembre de 1776, Ceballos zarpa de Cádiz con destino a América, con 6 navíos, 9 fragatas, 2 bombardas, 2 «paquebots», 1 bergantín y 96 barcos mercantes.

Al segundo día de salir de santa Catalina, se alza un viento furioso que degenerando en temporal, dispersa la escuadra.

Comenzando a hacer agua el navío «Poderoso», donde viene el virrey se ve obligado a recalar en la bahía el 18 de Abril de 1777.

Ceballos entonces desembarcó y el 20 partía para Montevideo.

Viedma en su diario de viaje cuenta, cuando en Enero de 1780 se hallaba pronto en el puerto de Montevideo pera hacer una expedición, el pequebot «San Sebastián» (la capitana) mandado por el segundo piloto de la Real Armada, Stafford; el bergantín «San Francisco de Paula» y el «Nuestra Señora del Cármen y San Antonio». Habiendo llegado a la altuara de Solís Grande y al sorprenderlos un temporal, aferraron juanetes y toda vela menuda.

A la media hora sobreviene una turbonada de viento, truenos y relámpagos por el S. Vueltos a la calma, se repite otra, rompiéndole el trinquete al «San Francisco de Paula».

De ahí que se determinaron arribar a Maldonado a ver si se encontraba algún palo, pero no lo había.

El 19 de Diciembre de 1780 recaló la fragata correo de S. M. «El Tucumán» que tres días antes se había visto obligada a echar a la haya de Castillos, dos terceras partes de su tripulación para que siguiesen por tierra a Montevideo por falta de víveres.

La otra tercera parte quedaba a bordo con sólo cuatro onzas de alimento cada 24 horas.

El 5 de Setiembre de 1781 la fragata de guerra española «Santa Balbina» por mal tiempo.

El 6 de febrero de 1783, la saetía "La Purísima Concepción", procedente de Barcelona, por vientos contrarios.

El 20 de marzo de 1785 la fragata correo de S. M. «El Patagón», de la Coruña, por las mismas causas.

La fragata de S.M. «El Dragón», con grandes averías, en Setiembre de 1795.

El 30 de junio de 1801, fondea en el puerto la corbeta portuguesa "Espík", alias, la "Princesa de Portugal", apresada por la fragata española de guerra "Nuestra Sra. de la Paz.»

El 23 de febrero de 1805, la fragata española «Santa María», por

mal tiempo.

El bergantín goleta española "Jóven Temerario", salido de Santa Cruz de Tenerife con destino a Puerto Rico. Al sublevarse la tripulación fue obligada a seguir a Montevideo; pero al recalar en Maldonado el capitán protestó.

El gobierno francés queriendo proteger a la ciudad de Montevideo contra los ataques de los ingleses, envía desde Bayona el 30 de mayo de 1808, para esta ciudad, el bergantín «El Consolador», cargado de armas y municiones de guerra.

Era comandado por Dauriac, teniente de navío y caballero de la Legión de honor; y Pedro Doloborats antiguo teniente de marina

Venía también Meldetabé, como agregado al Sr. de Chassenai, embajador de Napoleón acerca del virrey de Buenos Aires y encargado de algunas misiones particulares; principalmente al empleo que debía de darse al cargamento del buque.

Por los grandes temporales y ser perseguidos por los ingleses, se vieron obligados a arribar a Maldonado, donde Chassenai, con su secretario y el cirujano de a bordo, bajaron a tierra y con una escolta que le dio el gobernador de la ciudad se encaminaron a Montevideo.

El buque en cuanto se puso de nuevo en viaje, antes que luchar con los enemigos trató de encallar en la costa de Pan de Azúcar, donde salvóse la tripulación. Los enemigos en seguida saquearon el barco y lo incendiaron.

El 29 de Setiembre de 1820, Jurien de la Graviere escribe: "Salí de la bahía de Santa Catalina y me dirijí hacia la embocadura del Río de la Plata... El 12 de Octubre fondée delante de Maldonado.

Esta rada es completamente expuesta a los vientos de mar adentro, y un terreno inculto y arenoso nos conduce a la ciudad, distante un cuarto de legua de los alrededores de la ribera.

Las calles bien alineadas y muy espaciosas, estaban desiertas. Las casas construidas con ladrillo, no tenían sino un piso y la mayor parte están en ruinas. Dos iglesias (la capilla del Cuartel de Dragones y la iglesia que se estaba edificando) se levantan en medio de estas viviendas ruinosas, cuyas fachadas deterioradas acusaban un largo abandono.

Esta ciudad dejada por los habitantes, tenía un aspecto siniestro. Yo no pude por otra parte, detenerme allí mas de un día.

En el momento mismo en que tirábamos el ancla en Maldonado, Buenos Aires acababa de ser tomada por asalto, por uno de los jefes de partido que se sucedían entonces tan rápidamente en el poder.

Semejante suceso me imponía el deber de aproximarme a una

ciudad, donde la fortuna y la vida de nuestros compatriotas podía estar en peligro.» (Datos proporcionados por el Sr. Simon Lucuix, de la obra: «Souvenirs d 'un Amiral, par le contre-amiral Juvien de la Graviere. Paris, 1860. Vol. II».)

El capitán del puerto de Maldonado, Manuel Dámaso Brun, cuenta que la sumaca «Mazzini», capitaneada por José Garibaldi, arribó allí el 28 de Mayo de 1837, manifestando que su objeto era el de hacer acopio de agua y tomar algunos víveres. Entretanto tiene noticia y le consta que el dueño de la embarcación había salido por tierra con destino a Montevideo, para solicitar del superior gobierno, el desembarco de algunos efectos. (210).

El vice cónsul brasileño Juan Manuel Acosta Pereyra, al día siguiente procura cerciorarse que clase de buque era; y habiendo exigido la Patente y Rol de la sumaca, estos papeles fueron sellados y depositados en la capitanía hasta nueva resolución, por los cuales Garibaldi se hizo dar un Recibo.

Antes de esto, Domingo Gorlero se había presentado a las autoridades en nombre de aquel, soicitando permiso para desembarcar cinco negros que tenía a bordo para ponerlos a disposición del Superior Gobierno.

Entre tanto, como se desconfiara que se trataba de un corsario, Acosta Pereyra pide la fuerza armada para secuestrarlo. Su bandera era amarilla, colorada y verde.

El ministro Lenguas cinco días después expide las órdenes necesarias para que la sumaca fuera tripulada por gente del país y remitida a Montevideo.

Su tripulación y los negros debían ir por tierra.

Apenas pasadas veinticuatro horas Brun manda la noticia que la nave corsaria, dejando en aquella capitanía, los papeles, se había fugado. Al tener conocimiento de esto, el capitán del puerto de Maldonado, inmediatamente dispone la salida de un lanchón armado con 24 hombres voluntarios al mando del teniente José M. Errazquin, ofreciéndoles la parte de presa que por la ley les correspondía, si apresaban al pirata.

Además despachó la goleta «Loba», con 15 hombres armados, para servir la protección y auxilio al anterior.

Al regreso de esta expedición el capitán hizo el relato: que habiendo avistado la sumaca, descargando en la costa, por el Rosario, llega a sus inmediaciones y al acercársele intimándole la orden que tenía del superior gobierno, de conducirla hasta Montevideo, responde rompiendo el fuego de fusilería. A la cual se contesta hasta la terminación de las

municiones y tener que regresar al puerto.

La «Loba» anduvo de recorrida en busca de la «Mazzini» y al no encontrarla volvió igualmente.

En esta refriega, Garibaldi quedó mal herido sobre cubierta.

Veamos ahora cómo describe en su libro de memorias, (211) su arribo y estada en Maldonado..

«Rossetti ottenne lettere di corso dalla República (del Rio Grande) ed armammo il «Mazzini», piccolissimo legno, nel porto stesso di Rio Janeiro. Corsaro! Lanciato sull'oceano con dodici compagni a bordo...

Una sumaca carica di caffé fu incontrata all'altura deli'Isola Grande, e pre data. Il «Mazzini» fu messo a picco, per non esservi altro pilota da condurlo per l'alto mare.

Rossetti era con me, ma non tutti i compagni miei eran dei Rossetti; voglio dire nomini di costumi puri. Ed aleuni, oltre a fisonomie non troppo rassicuranti, si facean oltremodo truci por intimorire gl'innocenti nostri nemici. Io mi adoperava naturalmente a reprimerli ed a scemare quanto era possibile lo spavento dei prigionieri nostri...

Furono sbarcati passeggieri ed equipaggio, a tramontana della punta d'Itape Koroia, dando loro la lancia della «Luisa» (nome della sumaca) e permettendo loro d'imbarcare, oltre le propie suppellettili, ogni vivere di loro piacimento.

Navigammo a mezzogiorno, e giungemmo dopo alcuni giorni nel porto di Maldonado, ove le buone accoglienze delle autoritá e della popolasione ci furono di buon augurio.

Maldonado, all'entrata settentrionale del Rio della Plata, é importante por la sua posizione e per il porto mediocremente buono.

Vi trovammo una nave francese destinata alla pesca della ballena, e vi passammo, da corsari, festosamente alcuni giorni.

Rossetti partí per Montevideo onde regolare le cose nostre. Io rimasi colla sumaca circa otto giorni, dopo di che l'orizzonte nostro cominció ad offuscarsi, e tragicarnente potea terminare l'affare nostro, se men buono fosse stato il capo politico di Maldonado, ed io men fortunato.

Fui avvertito dallo stesso che non solo (a rovescio delle mie intrusioni) la bandiera riograndense non era riconosciuta, ma che giunto era per me e per il bastimento un solemne ordine d 'arresto.

Eccomi obligato di mettere alia vela con un temporale da greco, e dirigermi per l'interno del fiume della Plata quasi senza destino, poiché appena avevo avuto tempo di manifestare ad un conoscente, che mi

(210) Archivo General de la Nación. Montevideo Ministerio de la Guerra. Caja 1263.
(211) G. Garibaldi. Memorio autobiografiche. Firenze. 1888 Capítulo VI

dirigerei verso la punta di Jesus María nelle barrancas di San Gregorio, al settentrione de Montevideo, ove aspettase le deliberazioni di Rossetti coi nostri amici della capitale.

Giungemmo a Jesus María dopo stentata navigazione col rischio di naufragare sulla punta di Piedras Negras, per una di quelle circonstanze impreviste da cui dipende spesso l'esistenza di molti individui.

In Maldonado colla minaccia del arresto, e diffidente anche della benevolenza del capo politico, io rimasto in terra per ultimare alcuni affari, avevo mandato ordini a bordo di preparare le armi.

Ció fu eseguito subito... Messi alla vela con un pó di precipitazione, a nessuno venne in mente esser le armi,in situazione da poter influire sulle bussole. Per fortuna, avendo io poca voglia di dormire, ed essendo il vento cresciuto a bufera, mi tenevo sottovento del timoniere, cioé alia destra del bastimento, osservando con ochio abituato la costa che corre tra Maldonado e Montevideo; assai pericolosa per le scogliere delle suepunte.

Pasammo quel giorno, ancora alia vista della punta di Jesus María, aspettando vanamente intelligenze da Montevideo."

Garibaldi continúa dando los detalles de cuando se le intíma la rendición y de la lucha, pues una vez retirado el enemigo, prosiguió hacia el interior del Río de la Plata en busca de un asilo y víveres.

En cuanto a su salida del puerto de Maldonado, dijo simplemente que se había visto obligado «di mettere a la vela con un temporale», sin explicar el porqué dejara abandonados en la capitanía, la patente y el rol.

En cuanto al café .- según detalla Setembrino E. Pereda en su historia de Garibaldi - a un comprador que se negó abonar lo estipulado, tuvo que amenazarlo de muerte. Esto se derivaría por haber visto el apuro de la marcha de aquel y también por haber sido mal habida la tal mercancía.

El pontón del faro del Banco Inglés acabando de romper sus cadenas, arriba a Maldonado, de donde fue repuesto en su sitio el 1º de Agosto de 1870.

El bergatín brasileño «Marinho 5º» el 8 de Setiembre de 1870, sufrió un golpe de mar a la altura de la Isla de Lobos que le barrió la cubierta, llevándole parte de la obra muerta.

La barca francesa «Almirante Montagnar» de 25 toneladas, el 20 de Marzo de 1873.

El vapor «Solís» rompió las calderas el 2 de Mayo de 1876 a la altura N. a S. de Pan de Azúcar, por cuyo motivo hizo proa al E. y llegando a la ensenada del Cabo Santa María, fondeó.

Dos días después al avistar desde aquel punto al «cutter» nacional «Rayo», en seguida puso bandera de auxilio, acudiendo este. Trasbordándole un práctico, lo llevó a remolque hasta Maldonado.

El 5 de Agosto de 1881 entra al puerto una barca inglesa cargada de cueros salados, procedente de Paysandú, con destino a Inglaterra. En el Banco Inglés se le había abierto un rumbo y tuvo que guarecerse en el puerto, donde tomó gente para darle a la bomba.

Después sigue a Montevideo remolcada por un vapor. La barca hacía 3 piés de agua por hora.

En Junio de 1889 el bergantín italiano «San Rafaele Mita» procedente de Marsella, se vio en serio peligro de naufragar a causa de grandes temporales. Su cargamento consistía en teja francesa. Tal era la carencia de víveres, que según refería el práctico Lemán Mrak, que estuvo a bordo, que aquellos infelices tripulantes hacía tres días que por alimento sólo tenían agua caliente con sal. Una vez reparadas las averías, después de dos meses en el puerto, continuaron su ruta.

En Julio de 1890 el pailebot griego «Grecia» por haber sufrido grandes desperfectos en la arboladura, a causa de un fuerte ventarrón.

Empresas de Salvatajes

La llegada al Río de la Plata, fue siempre temida y a menudo fatal, para los navegantes.

Así lo consigna el rey Felipe II en una cédula dirigida en 1594 al gobernador Fernando de Zárate, haciéndole presente que, «de ordinario se pierden allí en las costas del Este muchos navíos y los naturales cautivan la gente.»

El 19 de Octubre de 1594 se le recomendaba al gobernador del Río de la Plata, sobre la necesidad de formar un refugio en la isla de Maldonado, donde poderse recoger «la gente y los navíos que allí se perdían.» (212).

Hernandarias en 1607 sugería la necesidad de atenuar esos males, a fin de «evitar los daños y mortandades de la gente de los navíos que dan a la costa, como este año han dado.»

---

(212) Catálogo de documentos del Archivo de Indias, en Sevilla, referentes a la historia de la República Argentina, 1514 - 1810. t. I, pág. 114 Buenos Aires, 1901.

Zabala en 1728 daba «órdenes muy estrechas, para que las partidas de Montevideo, frequenten las correrías, a aquel parage, y reconozcan si ai embarcaciones, hasta que se tome deliveración de embiar socorros... « (213)

No existiendo salvatajes esta era la única incumbencia de las autoridades marítimas, allegarse por tierra hasta el sitio del siniestro y estar a la mira de todo lo que se pudiera salvar, tal como se vera.

Trece días después del naufragio del navío de guerra «Nuestra Señora del Rosario», en Castillos, el 31 de Enero de 1753, el gobernador Viana dio orden que pasasen allí, un teniente acompañado por oficiales reales, en virtud de la pérdida de dicho navío español cargado de mercaderías.

Pues en el libro cuarto, título treinta y ocho -ley 22 de las Recopiladas de Indias - prevenía S. M. que siempre que acaeciere algún siniestro marítimo, debía ir un juez ordinario, y en su defecto un regidor de la ciudad, para que este en compañía del oficial real estuvieran presentes.

Por consecuencia desde Castillos, cuanto se salvó, fue trasportado a Montevideo por intermedio de 88 viajes de carreta, 45 de carro y uno de lancha. El piloto 1º por causa de los cargos del naufragio que contra él resultaban, le tuvieron preso en la ciudadela, de donde se fugó.

Durante más de cinco lustros nada se hizo, hasta que se vieron figurar los primeros salvatajes.

«Desde Montevideo Don Manuel Cipriano de Melo, teniente y comandante de los Resguardos del Río de la Plata en Agosto de 1790, se dirigía al Virrey, diciéndole que había tenido a su servicio una falúa «El Pulido» desde el año 1780 hasta el 1788.

«Que hallándose necesitado la vendió. . . y con dicha embarcación hizo expediciones casi imposibles de lograrse por su aptitud, y que socorrió infinitos buques de guerra o mercantes que estaban en peligro en distintos parajes de este Río: sin que se hubiera excusado jamás la gente del Resguardo de embarcarse en él con el mayor temporal, por la satisfacción que les había infundido, y que tenían de él...

«En todo tiempo que ha estado - en Montevideo - ha auxiliado a varias embarcaciones en peligro, descargando y habilitando otras. (214)

Nada se dice si tan importantes servicios eran remunerados, pero es de creer que aquellas gentes no debieron arriesgar sus vidas de continuo, solamente por amor al prójimo.

Una vez abandonados los salvatajes de la precitada falúa, utilizada por infinidad de barcos, transcurrieron seis años sin poderse contar

(213) Revista del Archivo G. Administrativo. Montevideo, 1885. t. I. pág. 79.
(214) Escribanía de Gobierno y Hacienda. Montevideo, Nº 58. Año 1790.

con otra; cuando se creó por Real Cédula del 30 de Enero de 1794, el Consulado de Comercio en Buenos Aires o Junta de Naufragios. Esta misma había sido establecida en Montevideo dos años antes, y en uno de sus artículos decía: «Será privilegio exclusivo de los gremios de mareantes tener en los muelles, o paraje inmediato oportuno, almacenes pertrechados de cables, calabrotes y aparejos anclas preparadas para pronto embarco y lanchas bien arreadas, con que acudir prontamente al socorro de cualquier embarcación que se halle en fracaso, o riesgo de padecerle. (215)

Como estas disposiciones debían regir en los varios puestos de su distrito, pocos meses después, o sea el 7 de Julio, con motivo del naufragio de la fragata «La Liebre» en playa San Rafael (Maldonado), la referida Junta, desde Montevideo se dirigió a Rafael Pérez del Puerto, para pedirle el envío de un testimonio de la certificación dada por él, de los días en que se ocuparon de las diligencias obradas durante este siniestro. Además, que le remitiera a la posible brevedad, a la disposición de ella, el producto de los efectos vendidos, y descontara 132 ps. que se le asignaban como gratificación. Así como 30 ps. para el escribano.

Menudeaban los naufragios y el Consulado no había tomado otra providencia sobre provisión de auxilios, que las constancias en actas de sus deliberaciones.

La Junta de Comerciantes de Montevideo de reciente instalación, en unión de algunos navieros, eleva una exposición en Octubre del año siguiente, «sobre la necesidad que se proporcionen auxilios a las embarcaciones; lo cual no obtuvo mayor éxito.» (216)

Siendo José Bustamante y Guerra gobernador de nuestra ciudad «puso pronto su atención como correspondía, en el ramo de marina y dentro de este fue de su especial preocupación lo relativo a las luces, balizaje y elementos de salvataje... Experto en las cosas del mar ... y funcionario diligente, había de darse de lleno a la obtención de los remedios adecuados...

En nota del 14 de Agosto de 1797, aquel le decía al Exmo.Sr. Pedro Varela:

«y pareciéndome indispensable las de dos lanchas de auxilio construidas con cuvierta para que con seguridad se dirijan a el socorro de

---

(215) Archivo G. de Nación. «Consulado de Buenos Aires. Antecedentes. Actas. Documentos». t. I, Buenos Aires Kraft Ltda. 1936.
(216) H. Martínez Montero. El faro de la Isla de Flores. Montevideo.

cualquiera parage de este Río donde lo necesita las embarcaziones de este comercio un repuesto de dos anclas y dos anclotes y sobre toda una vigía con su farol en la Isla de Flores, que sirva de guía y seguridad para eludir el peligroso escollo del Banco Inglés en donde han naufragado tantas embarcaziones y naufragarán precisamente como no se tome esta necesaria providencia, no puedo desinteresarme de manifestar a V. E. quan urgente son estos auxilios y la facilidad de establecerlos que en el día me proporciona la reunión de mandos de mar y tierra en este Puerto.»

Si V. E. me considerase como espero penetrado de la importancia de este servicio público, y de la actividad y conocimientos necesarios para llevarle a efecto en todas sus partes mientras yo subsista en este Puerto, suplico a V. E. se sirva dar las órdenes correspondientes a el Consulado de Buenos Aires para que emprehenda desde luego las citadas obras o que aplique prontamente y sin excusa Diez o Doze Mil pesos para empezar aquellas mas interesantes, y que son sin duda menos costosas, y yo me encargaré voluntariamente de dirigir su execucion en este Puerto de donde han de darse todos los socorros a los buques mercantes, como es el único que tienen y pueden tener equivalente las Provincias de este Reyno.» (217)

Un año después, desde Buenos Aires, el Prior y Cónsules le escriben al Secretario de Estado, pidiéndole autorización para tomar dinero a interés, a fin de dar los 12.000 pesos que se le habían ordenado al gobernador de Montevideo, para establecer los auxilios que solicitaron para aquel puerto. Que por falta de fondos, quedasen suspendidos por ahora las obras del fanal en el Cerro de la ciudad y se llevaran a su debido efecto las de los propuestos, en la Isla de Flores, Punta de Piedras del Sur, Atalaya y Punta de Lara por ser más necesarias.

No obstante, la precitada Junta de Comerciantes se lamentaba al ver que sus contínuas demandas fueran desechadas y que nada se hacia.

Desde Sevilla el 21 de Agosto de 1809 se insistía, «pidiendo se construyeran dos lanchas de auxilio, y se tuviera un repuesto de anclas y cables para el pronto socorro de los buques mercantes dentro y fuera del puerto, como se había prevenido con preferencia por las anteriores reales ordenanzas, con arreglo a los planos que existían en la secretaría de la comandancia de Marina de Montevideo.

(217) Carlos Ferrés. Proyectos de faros y organización de elementos de salvataje. Revista del Instituto H. y Geográfico del Uruguay. Montevideo. Año 1938, Pag. 195

«Y que se contribuyera con todo lo que necesitase el mismo puerto y seguridad de la navegación del Río, en cumplimiento de los fines de su Instituto...» (218)

El año 1821 habiendo naufragado en las playas de Maldonado el bergantín francés «La Belle Josephine», su cargador no quiso admitir los trámites llevados a cabo por el alcalde de la ciudad.

Por lo tanto se dirigió al Tribunal Mercantil para que se avocara a las diligencias obradas con motivo del naufragio. Y se le responde que aquella era una autoridad constituida con igual jurisdicción que la de ellos, para juzgar en aspectos mercantiles. Que los jueces ordinarios, bien fueran o no Diputados de Comercio podían tomar en esos casos, conocimiento para las primeras diligencias indispensables, con arreglo a lo que prevenían las ordenanzas.

«Admitir las protestas correspondientes y salvar cuanto perteneciere a los naufragios y sus beneficios; siendo necesario que diesen aviso inmediatamente a dicho tribunal para proporcionar los auxilios que estuvieran a sus alcances y proveer lo demás en favor del siniestro.»



En 1823 hubo en Montevideo una especie de sociedad de salvamento, pero con la particularidad de no poseer embarcaciones.

Una vez arrojados los barcos a ia costa, recién empezaban sus tareas.

Con motivo de un naufragio en la bahía, la Junta de Caridad para salvar la tripulación se dirigió al lugar del siniestro con todos los auxilios posibles.

Seguidamente procedieron a tratar de los medios que debían adoptarse, para librar del horrible peligro que amenazaba a aquella gente, expuesta por momentos a ser víctima del furor de las olas en medio de una noche tempestuosa, y se combino el aproximarse a la costa, donde se hallaba la embarcación, llevando ropas, colchones, medicinas, sustento, el 2º cirujano del hospital, dos practicantes, barriles de iluminación, parihuelas y cuanto fuese útil para semejante caso.

(218) Ex-fondo del Museo Histórico. Archivo G. de la Nación. Mantevideo. Caja 7.

Todo ello muy humano, pero de utilidad práctica tan solo para los que supieran nadar o contaran con alguna tabla o salvavida.

En 1826, antes del asalto a Maldonado por la armada imperial, existía allí una asociación intitulada «Diputación del Comercio», que podía intervenir en los naufragios que ocurrieran en las costas del departamento de Maldonado, de las embarcaciones mercantes brasileñas que conduciesen mercaderías pertenecientes a súbditos de dicha nacionalidad, establecidos en la plaza de Montevideo.

En tales circunstancias juzgaron oportuno consultarla para resolver la conducta que debía observar aquella diputación sobre ese particular.

Posteriormente, evacuada la consulta, el asesor responde: que es de parecer se pasasen los oficios respectivos, para que el jefe o jefes de las fuerzas auxiliaran al Juez de la Diputación del Comercio, en los casos que se pidiesen. (219)

Las dolorosas escenas presentadas durante el temporal del 9 al 11 de Mayo de 1844, hicieron nacer en algunos individuos, el deseo y la voluntad de establecer en los principales puertos, dos o más botes salvavidas.

Una casa extranjera -la de Hocquard- se encargaba sin ningún interés pecuniario de hacer conducir de Europa esas embarcaciones, recibiendo aquí el importe.

Acogido con entusiasmo, Pacheco quiere tener el honor de iniciar su realización.

En seguida promueve una suscripción voluntaria dirigiendo circulares al efecto, y nombrando en comisión a Manuel Herrera y Obes, Francisco Hocquard, José María Estevez, Juan Biraben y coronel Garibaidi:

La idea era de dotar al puerto de Montevideo de dos de aquellas y una a la de Maldonado, si los donativos lo permitían; mas dicho propósito no pudo realizarse, contrariado por las vicisitudes de la época.

En 1855 Juan Tomás de Libarona, en nombre y representación de una sociedad, propone establecer, para la mayor y más segura navegación del Río de la Plata, tres luces o faros y una balsa de salvamento, colocados del modo siguiente: Una en la Punta del Este del puerto de Maldonado: otra en la Punta de la Ballena y otra en el Banco Inglés; cuya propuesta elevaba a la consideración y aprobación de las Cámaras Legislativas.

Cuando en Octubre del año 1868 se dieron cuenta del naufragio

(219) Escribanía de Gobierno y Hacienda. Montevideo. Nº 7 Año 1826.

del barco francés «Amelie», en el Cabo de Santa María, debido a los vestigios y a los cadáveres arrojados a la costa, habíanse pasado nueve días del hecho, antes de ser conocido oficialmente.

De ahí que el diario «La Razón» escribiera: «El gobierno debía preocuparse sin pérdida de tiempo, de la adquisición de un vapor, para obrar acto continuo en estos casos, y recomendar además a sus subalternos, en la costa, de trasmitir inmediatamente cualquier novedad de la naturaleza de la que mencionamos.

Repetimos lo que ya indicamos días pasados; ya que no se tiene un vapor nacional con que la Capitanía avisase sobre cualquier naufragio al agente consular a que el buque perteneciese y a los buques estacionados en el puerto, que no dudamos alguien de los avisados haría algo por socorrer el buque en peligro.»

El gobierno nada hacía y entre tanto seguianse presentando nuevas propuestas.

En 1879 Juan Oliver y Llimona, solicita privilegio por 20 años para establecer un Tren de Auxilio, del sistema Beching, con el objeto de prevenir dentro del puerto de Montevideo, los siniestros a que estaban expuestos los buques en el anclados; mediante la percepción de un impuesto de 7 c. por tonelada a los buques de ultramar y 5 c. a los de cabotaje.

En Octubre de 1880 Nicolás García propone también encargarse de toda clase de salvatajes marítimos, pues contaba con buzos y buenas máquinas.



Seguianse los naufragios y no obstante, las precitadas iniciativas, todas fracasaban.

Menos mal que ese mismo año, los Sres. Lussich y Pascual instalaban una sociedad, que hasta el año 1917 continuó prestando sus servicios. (Fig. 35).

Los primeros remolcadores de su flota, fueron: "Corsario», «Patriota», «Huracán», «Emperor», «Powerful» «Hércules» «Toro» y «Uruguay».

Véase a ese respecto lo que escribiera Carlos M. Maeso.

«El Uruguay puede enorgullecerse de contar también con la primera Empresa de Salvatajes de América. Sobre la base de una empre-

sa de transportes marítimos fundada por un noble y laborioso residente austríaco...: Felipe Lussich. (220). Sus hijos, Antonio Lussich y Manuel Lussich, crearon el vasto organismo...que es un timbre de honor para Montevideo.

«La fama que tiene esta poderosa empresa, es mundial, pues ha salvado grandes buques de diversas banderas y merecido honoríficos premios de varios gobiernos europeos.

«No solamente en las costas del Uruguay, los Sres. Lussich han prestado valiosos servicios a la humanidad y a la navegación, sino que ellos se han extendido hasta las costas del Brasil y Argentina, donde han ido con sus importantes elementos a operar salvatajes de saludable recuerdo para la gente de mar, que los han considerado como verdaderas proezas.

«Esta empresa poseía numerosos buques construidos ex-profeso para ese destino, y todos los elementos necesarios; así como un personal avezado y valiente.» Desde 1880 hasta 1913 habían hecho como 200 salvatajes.

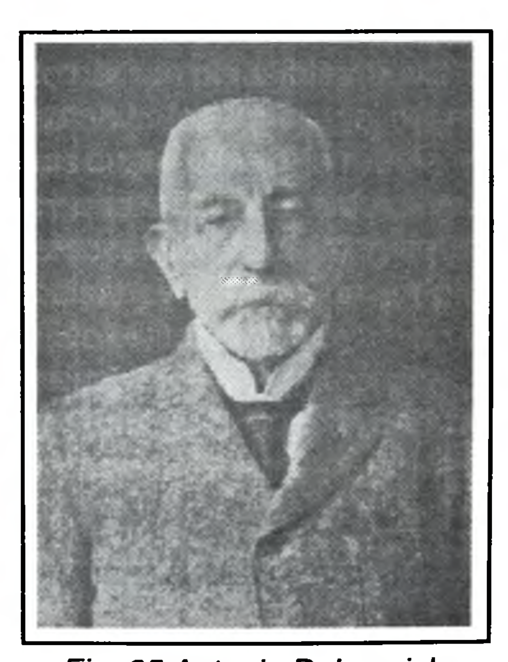


Fig. 35 Antonio D. Lussich.

Así continuó Antonio D. Lussich con su hermano Manuel, llegando al término de más de cuarenta años. El número de sus barcos en 1913 estaba constituido por 17 vapores y 92 de carga.

(220) En 1838 funda una casa naviera, que contaba con su primer remolcador «El Plata», de reducidas dimensiones y cuyo bautismo fuera el salvamento del vapor «Hermés», naufragado totalmente en La Coronilla el año 1885. A la construcción de «El Plata» sucediose la de «El Cóndor».

Al final contaban con otros nuevos barcos: «Nereida», «Solís», «Malvinas», «Cardiff», «España», «Tigre», «Redención», «Italia» y «El Plata».

En 1917 el gobierno hace un convenio, comprándoles su flota de acuerdo con la tasación, de todas las embarcaciones y demás materiales por la suma de 859.481 pesos y 75 c.

En Junio de 1881 figura un proyecto del Capitán Dunan.

Era de importancia suma para los departamentos de Maldonado y Rocha en caso de naufragios.

Debía sostener vapores, de los cuales uno permanecería fondeado en ese primer puerto y otro haría la carrera semanal, pudiendo conducir pasajeros, correspondencia y carga.

En el inciso 12 art. 3º, la empresa pondría a disposición de las J. E. de Montevideo, Canelones, Maldonado y Rocha, el 10 % de lo que percibiría por salvataje de cargas y buques, y destinando dicho producto a las escuelas públicas.

En 1889 al tratarse de la fundación de la «Sociedad Balnearia y Fomento de Maldonado, que no tuvo andamiento, entre otras cláusulas establecía una estación allí, con todos los elementos más modernos, para prestar auxilio a los buques que naufragasen en aquellas costas; y solicitaba del gobierno la protección necesaria para sus servicios.

También en Setiembre de ese mismo año, Manuel Gorlero por sí, y en representación de Melville Hore, se presenta exponiendo; «que en vista de los enormes perjuicios que causaban al comercio y a la navegación la no existencia de una compañía establecida en debida forma.., adjuntaba los estatutos de una «Compañía de Salvataje y Navegación del Este".

La sociedad era anónima y habiéndose cubierto la suscripción de las acciones, disponía de un capital de un millón de pesos

En 1892 Juan L. Vucassovich, capitán de ultramar, expuso que los respectivos siniestros marítimos que ocurrían con tan terrible frecuencia a la entrada del Río de la Plata, hacían necesario que los gobiernos oriental, argentino y brasileño se preocupasen seriamente de la creación de una empresa para evitar sus consecuencias hasta donde fuese posible.

En 1900 según el mismo autor del anterior proyecto, la Cruz Roja Uruguaya, guiada por sus nobles y humanitarios sentimientos, había tomado sobre sí la árdua tarea de establecer en nuestras peligrosas y dilatadas costas, las tan deseadas estaciones de señales y salvamento de los náufragos; y por medio de una suscripción popular solicitaba el concurso de todas las personas caritativas, a fin de poder llevar a cabo

tan útil empresa.

La primera fue establecida en Maldonado, remitiéndosele varios útiles a cargo de una comisión presidida por el capitán del puerto.

Al producirse el naufragio del «Poitou», salvaron a la mayoría de los pasajeros y tripulantes, facilitándoles ropas y recursos a 200 personas.

En 1921, el diputado por el departamento de Maldonado, Vicente Costa, presentó a la Cámara un proyecto, creando tres estaciones de salvatajes en La Paloma, Punta del Este e Isla de Flores.

Todas las diversas propuestas que hemos relatado quedaron sin efecto.

Y así debió suceder, ya que se contaba primeramente con la acreditada empresa de los Sres. Antonio y Manuel Lussich y después con la del Estado cuyos auxilios fueron y son atendidos por la Capitanía del Puerto contando con los remolcadores «Alfredo Labadie», «Artigas», «18 de Julio», «Lussich» y otros.

Salvatajes entre Solís Grande y el Chuy

La fragata particular de comercio «La Limeña», que había salido de Cádiz para Lima el 20 de Mayo de 1784, llegó a Montevideo por haber desarbolado.

Estuvo fondeada sobre la costa de Castillos, donde se mantuvo sin poder ser socorrida por el mal tiempo y en peligro de naufragar.

Hallándose de arribada, fondeada de cuatro a cinco leguas a sotavento del Cabo de Santa María, a causa de haber perdido la vela trinquete, roto el «bauprés» y desarbolados los tres palos, con un recio temporal de viento que experimentaron por el S. E. durante la noche, a la mañana siguiente amanecía varada en el rincón de Don Carlos, entre aquel cabo y la ensenada de Castillos.

Llegaban a dicho paraje con sesenta y tantos enfermos que eran sus tripulantes; - pues ya se le habían muerto noventa y nueve hombres - y no era posible maniobrar por estar todos imposibilitados.

Debe haber sido muy importante su cargamento, cuando el intendente don Francisco de Paula Sanz se dirigía al Ministro de Real Hacienda de Montevideo: «ordenándole preste auxilios en dinero al de Maldonado, Pérez del Puerto, para que se ocupase del salvamento de su

carga y demás. Así como si necesitaran aunque fueran de ocho a diez mil pesos, que se los facilitara.»

Menos mal que el bergantín de S. M. «La Ardilla» consiguiera hacer zafar y convoyar a «La Limeña» hasta el puerto de Montevideo.

Manuel Cipriano de Melo, comandante de los resguardos del Río de la Plata, cuenta que entre los años 1780 y 1788 había socorrido aunque en el mayor temporal, infinitos buques de guerra y mercantes que estaban en peligro en distintos parajes de este Río;

La laucha del arrendatario de la matanza de lobos marinos, José Gestal, naufragó en 1812 en la playa de Maldonado y fue puesta a flote.

El bergantín italiano «Giuseppe Ferrario» al norte de la Isla de Gorriti, el 2 de Octubre de 1868. Zafó y fue remolcado hasta Montevideo.

La balandra «Esperanza» se hallaba el 19 de Enero de 1874 encostada en Punta Negra. (Piriápolis). El patrón pidió auxilios para ver si con algunas yuntas de bueyes se conseguía enderezarla. Así se hizo y pudo fácilmente salir de la varadura.

El patacho inglés «Willow Brac», encalló el 16 de Agosto de 1874 con cargamento general en una de las islas de Castillos, Departamento de Rocha. Pudo salvarse la tripulación y ponerlo a flote sin mayores averías.

Durante el largo período de tiempo transcurrido antes de estos tres últimos casos que acabamos de anotar, tiene que haber habido muchos otros siniestros entre Solís Grande y el Chuy.

El cúter de prácticos «Liguria», uruguayo, varó el 15 de Noviembre de 1877 en el puerto del Inglés, siendo puesto a flote.

El bergantín inglés. «Silver Craig», el 7 de Noviembre de 1880 encalló en el Polonio, inmediato a la Isla Rasa. El vapor «Norsmann» de la compañía del cable submarino que se encontraba cercano, lo sacó remolcándole hasta el puerto de Maldonado.

El vapor inglés «Zarale», el 24 de Marzo de 1889 en la Isla de Lobos, debido a la cerrazón. Desencallaron al buque, seis vapores, conduciéndolo a Montevideo, el «Uruguay» y el «Artigas». Se calculaba que el vapor podría valer 80.000 libras esterlinas.

El vapor belga «Cheder» entró en el puerto de Maldonado, el 20 de Junio 1889, remolcando la barca «Giulius», que fuera encontrada en el cabo Santa María completamente desarbolada y sin individuo alguno. Su tripulación la había salvado el «Rio Grande».

El «New Castle» en La Coronilla, el 24 de Agosto de 1889. Lussich lo salvó.

El vapor inglés «Blenheim» en Octubre de 1890 en Punta del Este. Durante el tiempo que permaneciera encallado arrojaron al agua

gran parte de la carga y así se le puso a flote.

El cúter «Rapaz» en 1891 en las costas de José Ignacio Habiéndose salvado la tripulación, fue después remolcado por el «Cacique» de Lussich.

En 1882, la oficina semafórica de Punta del Este, se puso en comunicación con el vapor «Enrique Barroso», que estaba fondeado en la peligrosísima costa de San Rafael.

Supo entonces Mrak, que al tomarse tan extrema resolución, era debido a la absoluta falta de carbón.

Por una feliz circunstancia encontrábase en la bahía de Maldonado, el vaporcito remolcador «Toro», que fue avisado y concurrió a auxiliarlo. La casa Pascual Escofet y Cía., pedia 2.000 libras por el salvataje.

En inminente peligro de zozobrar estuvo el vapor de la carrera «General Flores», el día 5 de Enero de 1893, cuando a causa de la neblina que reinaba, embicara contra unas piedras, que están en la parte O. de la Isla de Gorriti, en circunstancias de querer entrar al puerto. Después de aligerado consigue hacerlo zafar, la cañonera «Rivera», que estaba haciendo volar el casco de un buque sumergido, en un paraje que ofrecía peligro para los navegantes.

El cúter «Demócrata» en Junio de 1895 varó en ese mismo puerto, mediante los auxilios prestados por el buque de guerra inglés «Beagle», mandandole una lancha a vapor y se salvó.

El queche «Oceanía» el 10 de Enero de 1899 embica frente a «Las Delicias» (Maldonado). El vapor «Solís» trasbordando la carga, pudo hacerlo zafar.

El cúter nacional «Patriota», el 18 de Setiembre de 1899 amanecía varado en la playa de Maldonado, frente a la batería. Por el fuerte viento reventaron las cadenas de las anclas, pero el «Huracán» lo salvó.

El queche nacional «Warrior» el 18 de Abril de 1901, en la misma bahía. Zafó.

El vapor italiano «Nereus» el 1º de Octubre 1904 en la Isla de Gorriti, fue embestido por el vapor «Oravia» a la altura de la Isla de Lobos, por mucha cerrazón. Tenía un rumbo de tres metros y al verse maltrecho se dirigió al puerto de Maldonado; pero como peligrara de irse a pique, lo embicaron en el Bajo del Monarca. Fue rescatado por la flotilla de Lussich y remolcado hasta Montevideo.

La barca italiana «Angela P.» que encallara en unas piedras inmediatas a Gorriti, zafaba después de grandes estuerzos. La casa Lussich Hnos., consiguió ponerla a flote

El vapor «Profull» en 1908 en La Coronilla. Salvado por Lussich.

El vapor «Linderin» en 1908 en La Coronilla. Salvado por la misma

empresa.

El vapor «Chile» en 1909 en La Coronilla. Salvado por la misma empresa.

El vapor «La Florestal» en La Coronilla. Salvado por la misma empresa.

El vapor austríaco «Oceanía», el 24 de Agosto de 1908 en la bahía de Maldonado con 300 pasajeros. Salió de la varadura el mismo día.

El vapor nacional «Tabaré» el 25 de Julio de 1909, en la restinga de José Ignacio. Zafó solo.

El vapor inglés «Duncliffe» el 18 de Agosto de 1910. Niebla. En la restinga de la Isla de Lobos. Hacía pocos meses que se había instalado la sirena en el faro. El capitán declaraba haberla oído, pero por ignorar su existencia, creyó fuera de otro vapor. Fue salvado, pero la empresa de Lussich perdió uno de sus barcos.

El vapor francés «Mon Reve», el 13 de Setiembre de 1910. En el puerto de Maldonado. Zafó.

El vapor inglés «Scott», el 8 de Octubre de 1910 encalla en ese mismo puerto y sale por sus propios medios.

El vapor inglés «Silver Wings», el 12 de Julio de 1912. Niebla. En la Isla Gorriti. La empresa Lussich lo sacó de la varadura.

El vapor alemán «Mera», el 29 de Junio de 1914. Vara frente a José Ignacio y zafa solo.

El pontón brasilero «Aspasia» el 22 de Mayo de 1920. Hallándose en peligro frente a la Punta Colorada, el «Francisco Saenz» lo remolcó.

El vapor inglés «Normandy» el 6 de Mayo de 1922. Niebla. Después de zafar del choque en la Isla de Lobos, fue a varar al Portezuelo. La administración del puerto el día 18 lo hace remolcar hasta Gorriti.

El vapor griego «Alexandros» el 15 de Octubre de 1927. En la Isla de Lobos. Zafó.

El vapor inglés «Calleron» el 22 de Agosto de 1931. Varó en la parte O. de la Isla de Lobos con un cargamento de 7.700 toneladas de maíz. Lo salvaron.

El vapor holandés «Vradenburg», naufragó el 19 de noviembre de 1939, a una milla al Sud de la Isla de Lobos. Lo salvaron.

El vapor español «Monte Igueldo», encalló en la costa de José Ignacio, el 15 de setiembre de 1941. Zafó.

El vapor argentino «Río Segundo», en la Isla de La Coronilla el 10 de Julio de 1942. Lo salvaron.

El barco nacional «Clara Y» ex «María Madre», en «Las Delicias» el 1º de Abril de 1944. Lo salvaron.

Siniestros Marítimos

Como se ha visto y se verá, nos concretamos a formar únicamente la lista de las arribadas, salvatajes y naufragios, que hemos conseguido recopilar, acontecidos en las costas e islas del que fuera desde un principio, el departamento de Maldonado. Es decir, entre Solís Grande y El Chuy.

Extendernos en nuestra búsqueda hasta Montevideo y las costas del litoral, hubiera sido una árdua tarea. Y téngase presente este simple dato. Según el capitán Bayley, tan sólo en el Banco Inglés, desde 1880 a 1895, tuvieron lugar cuarenta siniestros marítimos; y Sosa en los 20 años que llevaba de Práctico Mayor al servicio de la Comandancia de Marina, había enumerado en 1894, treinta y cuatro vapores y más de cien buques de vela naufragados en costas y bancos.

La lista que va a continuación podía haber resultado más completa, a no haberse incinerado la principal fuente documental en 1921, el archivo de la Aduana de Montevideo y que fuera creada el 13 de Octubre de 1777, por Real Cédula. También con la destrucción del de Maldonado en 1806, pasó otro tanto.

Para ello, y los demás casos descritos, debimos recurrir a los datos aislados del Archivo General de la Nación, Juzgado L. Departamental de Maldonado, su aduana, los diarios y periódicos de la Biblioteca Nacional.



1531. - La armada portuguesa capitaneada por Martín Alfonso de Sousa arriba al arroyo Chuy, cuando sobreviene un temporal del Sur, seguido de un recio pampero, que echa a la costa la «San Miguel» y un bergantín.

Arrebatando los botes de todas las naves, refugiáronse el «San Vicente» y la carabela en el puerto de La Paloma (Departamento de Rocha) después de haber perdido casi todas las anclas y amarras. De Sousa se salvó a nado con las tripulaciones del «San Miguel» y del ber-

gantín, a excepción de siete hombres que perecieron. Recorriendo la playa en balsas en busca de los botes encontraron un bergantín de maderámen de cedro. . (Florencio Madero. Historia del puerto de Buenos Aires.)

Continuando aquel su viaje, otra furiosa tempestad hizo que un navío mas naufragara entre Pan de Azúcar y el arroyo de Solís Grande.

1545. - Se llama la «laja del inglés», por haberse perdido un buque de esta nacionalidad a mediados del Siglo XVI en la isla de Maldonado.

1548. - Alonzo Riquelme de Guzmán partió en una carabela del puerto de La Asunción, llevando 60 soldados con destino a España, y bajando por sus jornadas, seguía en conserva un bergantín en que iba Hernando de Rivera. Salieron del río para penetrar en el ancho mar, y despedidos los unos de los otros, se fueron por la canal que va a salir al puerto de Maldonado, donde aquella noche les sobrévino una tan gran tormenta, que dió con la carabela en una encubierta laja, que está en la misma canal y que hoy llaman la «Laja del Inglés». Buque perdido en ella, pocos años há, que corría aquella costa. Por manera que la carabela, que estaba encallada sobre las peñas, se abrió por los costados y entraba tanta agua por ellos, que no podían agotar; no cesando en todo este tiempo la furiosa tormenta; y recelando todos la perdición que tan cercana tenían, acordaron desamparar el navío v salirse a tierra firme, al peligro y riesgo de venir todos a poder de los indios de aquella tierra, que son los charrúas, crueles y bárbaros. Y para poderlo hacer cortaron el mastelero mayor, y con tablas y maderas hicieron una gran balsa juntamente con el batel, para que pudiesen atravesar aquel brazo y salir a tierra.

Y cesando un poco la tormenta, tuvieron lugar de poderlo hacer y tomar la costa, adonde luego acudieron los indios que corren por toda ella; y haciendo un reparo entre el río y la barranca, se pudieron guarecer de la furia de ellos. Y caminaron aquella noche por la costa arriba en busca del bergantín, dieron en unas lagunas, en que pasaron mucho trabajo para atravesarlas a nado. Y aquella misma noche sobrevino de la parte del Sud otra mayor tormenta que la pasada, que desencalló la carabela de donde estaba y dió con ella hecha pedazos en aquella costa; con la cual esta misma noche vinieron a topar con gran espanto y admiración de todos.

Y cerca del día prendieron dos indios pescadores, de quienes supieron como el bergantín estaba recogido en una caleta, dos leguas adelante; y por darle alcance, salió luego Francisco de Vergara con un compañero, para dar aviso de lo que pasaba: por manera que con esto fue Dios servido por tener embarcación en que volverse todos a la Asun-

ción. (Pedro de Angelis).

1573. - En el arrecife de la isla de Maldonado el navío de Dos.

1581. - Pedro Sarmiento en su «Sumaria Relación», contaba que un buque inglés «se perdió entre la isla de Lobos y Tierra firme y escapándose en el batel, se fue la gente a tierra firme, y los indios los truxeron consigo; y dende a tiempo el capitán que se llamaba Juan Drac (hermano del célebre corsario) natural de Plemud (Plymouth) y el piloto y otro huyeron en una canoa y se fueron río arriba de la Plata.»

1680. - El 24 de febrero Jorge Suárez de Macedo había salido de la isla de Santa Catalina en una sumaca y navegando a la altura del cabo que llaman de Santa María, debido a un gran temporal, después de media noche, aquella se fue sobre la costa haciéndose pedazos y salvándose la gente milagrosamente. Al amanecer del día siguiente le trajeron noticia que cerca de allí se avistaba una canoa (embarcación grande de tres velas; la cual por su orden y la que le había dado por carta el gobernador don Manuel Lobo, había sido despachada con anterioridad desde Santa Catalina. Después de haber llamado la gente de la citada canoa y haberles hablado y sacado algunos bastimentos y agua para sustento de los náufragos.

Con lo cual les dió la orden de que haciendo buen tiempo, saliesen de la ensenada de dicho Cabo de Santa María y se fuesen costeando hasta la isla de Maldonado, donde se detuviesen a esperar a este declarante, y la demás gente que en compañía suya venía de a pie.

Y que llegados que fueron a la citada isla hallaron allí la canoa pronta para seguir adelante, donde se embarcaron todos en ella, navegando durante todo un día; y experimentando los riesgos que la amenazaban por su mucha carga, y no pudiéndola aguantar se arrimaron a tierra y desembarcaron de ella - este declarante y todas las demás personas. Y ordenando a dicha canoa siguiese viaje en busca del dicho gobernador Lobo y - el declarante junto con los demás - se vinieron a pie costeando hasta que se encontraron algunos indios de las misiones que les hicieron ponerse en contacto con dos padres de la Compañía de Jesús que los condujo a la reducción del Yapeyú y de aquí enviados como prisioneros a Buenos Aires. (Carlos Correa Luna. Campaña del Brasil.1931. t. I, pág. 184.)

1733. - En la isla o playa de Maldonado el «Caballo Marino», bajel inglés, que al chocar con un escollo de debajo del agua, se abrió de un golpe con perdida de toda la gente y más de un millón y setecientos mil pesos, con que volvía de Buenos Aires, cuyo gobernador los ha confiscado de fisco real; haciéndoles pescar al presente con la mayor diligencia posible; y se supone que sacará buena porción, porque dos días antes que llegasemos nosotros, volvía a Buenos Aires una barca cargada con ochenta mil pesos que ya habían pescado.

Cuando mucho tiempo después, Pernetty llegó de arribada a la mencionada bahía, el año 1763, supo que la víspera habían extraído con la draga, dos mil cuatrocientas piastras (de a 8 reales) de un navío inglés cargado de ellas. «Este se había ido a pique treinta años antes allí mismo, y los habitantes de la isla cercana, buscaban todavía el salvar parte de la carga.»

(Según esta fecha, se trataba del «Caballo Marino»).

1735. - El 31 de Enero «El Polonio», del comercio de Cádiz, que cargado de ricos efectos, con destino al Río de la Plata, se perdió completamente en la mañana siguiente en la playa inmediata y recodo que hace la punta. Desde esta fecha se le llama Ensenada del Polonio.

1753. - El 31 de Enero a 5 leguas distante de la punta de Castillos, en la ensenada inmediata al Cabo de Santa María, el navío de guerra «Nuestra Señora del Rosario Señor San José y las Animas». Había salido de Cádiz con destino a Buenos Aires conduciendo 316 tripulantes cuando dió contra un escollo en dicha costa a las 2 1/2 a. m., por una imprudencia del capitán, pues el tiempo era bonancible.

Antes de varar se decidió aligerarlo arrojando al mar 5 cañones y cuanto se hallaba a la mano. Bajaron con los botes, dos cabos a tierra para que sirviesen de andariveles.

Hallándose a la distancia de un tiro de fusil de la tierra firme, pudieron todos desembarcar, donde levantaron ranchos, galpones y tiendas de campaña para albergarse. Consiguieron extraer gran parte de la carga por mantenerse el navío entero, por espacio de 7 días; pero al siguiente se partió en dos.

Después, desde Castillos, todo cuanto habían salvado fue trasportado a Montevideo por intermedio de 88 viajes de carreta, 45 de carro y una de lancha. El piloto 1.º por causa de los cargos del naufragio, que contra él resultaban, lo tuvieron preso en la ciudadela, de donde se fugó.

1762. - En el acta del Cabildo del 11 de Junio se informa de haber naufragado en la isla que está en el puerto de Maldonado un navío portugués sin indicación de su nombre.

1765. - El 3 de Agosto, la fragata «San Rafael», en la playa al E del

puerto de Maldonado y de ahí que desde entonces le quedara este nombre a aquella parte de la costa.

1778. - El 6 de Setiembre la lancha a cargo de Antonio Algeziras, enviada desde Buenos Aires, llega al puerto de Maldonado, en el que se mantuvo fondeada hasta la noche del siguiente día ; pero continuando el temporal con la misma furia, fue desbaratada en la playa.

1785. - El 19 de Enero, desde Buenos Aires, Francisco de Paula Sanz le ordenaba al ministro de hacienda de Montevideo que le prestara auxilios en dinero al Ministro de Real Hacienda de Maldonado para salvataje de la fragata "La Limeña» en el Rincón de Don Carlos.

1785. - A principios de Abril varó en la playa de Solís el paquebot «La Soledad» que iba para Cádiz, y se dieron las órdenes para poner a salvo el cargamento de cueros que llevaba, pero la tenacidad de los tiempos contrarios y fuerte reventazón que ejerce el mar en aquel destino, apenas dió lugar a sacar la tercera parte. La jarcia, velas, palos y utensilios que pudieron salvarse, así como el maderámen que se hizo pedazos y salió a la playa.

1787. - El 18 de Mayo el bergantín «Tragamar» de Malaga. Capitán Manuel Arrospide, sobre Maldonado.

1789. - La fragata «Nuestra Señora del Buen Viaje», en las costas de Maldonado.

1790. «Se trata de extraer del fondo del mar un tesoro cuya importancia se eleva segun algunos a seis millones. Las operaciones de extracción han de empezar frente a Maldonado. Esa suma fabulosa está contenida en el casco del navío español de guerra «Ganjes» que se fue a pique en este puerto hace cerca de un siglo.»

(«El Ferrocarril». Montevideo, Junio de 1883.)

1792. - El 13 de Octubre, los bergantines «Nuestra Señora del Pilar» y «Santa Rosalía», de Barcelona en Punta Negra. (Próximo al Puerto del inglés).

1793. - El 28 de Enero, el bergantín «Explorador» procedente de Cádiz, de la Real Compañía Marítima, al E. del Cabo Santa María.

1794. - El 22 de Abril, la fragata «Nuestra Señora de la Estrella», procedente de Barcelona, en la ensenada de Burgos inmediato a Maldonado.

1794 - El 7 de Julio, la fragata «La Liebre», Málaga, al E. de Maldonado, en la Playa San Rafael.

1795 - La fragata «Gaditana» de Cádiz en la restinga de la isla de Lobos.

1795 - El 12 de Agosto, el bergantín «San Miguel», de Santander, en la ensenada de Castillos.

1797 - El 7 de Julio, la fragata «Reunión», de Bahía de todos los Santos, en Punta Negra, (próximo al Puerto del Inglés).

1797 - El 28 de Julio, la sumaca portuguesa «Nuestra Señora de los Dolores», de Bahía de todos los Santos, en Punta Negra.

1798 - El 14 de diciembre, la sumaca portuguesa «San Antonio», de Bahía de todos los Santos, presa hecha por la fragata francesa «El gran Bonaparte», en la isla del Pájaro Blanco.(Costas de Rocha).

1799 - El bergantín «Victoria» en Maldonado.

1800 - En el tercer cuarto del siglo, «El Monarca» hundido en la isla de Gorriti, y a cuyo bajo se le denominara después con el nombre de este buque.

1801 - El 19 de Mayo, el bergantín del rey nombrado «El Carmen y San Antonio», como a 4 leguas de la Guardia de Solís Grande. Desde Montevideo enviaron una canoa, para que con el auxilio de ella y el que pudiera prestar el vecindario, se acudiera al socorro de los náufragos.

1801 - El 3 de Agosto, la sumaca «Santa Rita» alias (El Gallito) de Córcega, al N. de la isla del Palmar. (Rocha).

1801 - El 21 de Octubre, la fragata «La Amalia», de Hamburgo, en la restinga de piedras de la ensenada de Castillos.

1801. - El 12 de Diciembre, la sumaca «Bota Fogo» de la Isla Grande, presa hecha por la sumaca «Santa Ana» en Castillos.

1801 - El 14 de Diciembre, la sumaca «La Bizarra» de la Isla Grande, presa hecha por la sumaca «Santa Ana», en Maldonado.

1801 - El 15 de Diciembre, la sumaca «Nuestra Señora del Carmen», de la Isla Grande, presa hecha por la sumaca «Santa Ana», en José Ignacio.

1801 - El 16 de Diciembre, la sumaca «Sinforosa», de la Isla Grande, presa hecha por la sumaca «Santa Ana», en Pan de Azúcar.

1801 - El 16 de Diciembre, la sumaca «Nuestra Señora del Rosario» de la Isla Grande, presa hecha por la sumaca «Santa Ana», en Pan de Azúcar.

1805 - El 6 de Junio, la fragata inglesa «Duque de Clarens» de porte de 180 toneladas, de Liverpool, con patente real para la pesca de la ballena en los mares del S. y el corso contra españoles y franceses. Con cargamento de sal para los cueros de lobos y útiles para dos años de navegación.

Cuarenta y siete hombres de tripulación, diez y seis cañones de hierro; siendo catorce del calibre de a doce y cuatro de a seis, treinta y dos fusiles, diez o doce pares de pistolas y los víveres.

El capitán dijo haber estado en el puerto de las Islas Terceras, de donde se dirigió al Rio de la Plata y avistó las tierras altas de las costas

de Maldonado del 20 al 22 de Mayo. El día 5 del corriente estando fondeado cerca de la isla de Lobos, por el tiempo fuerte y haberle faltado el cable, perdió la vela y esa misma noche fue a fondear en la costa de Pan de Azúcar donde naufragó al siguiente día por la tarde.

El 7 por la mañana empezaron a bajar a tierra donde encontraron tropa española, que en dos vehículos los condujo a Maldonado, sin haber hecho presa alguna, ni tampoco haberse batido con ninguna embarcación. Las personas salvadas fueron 25 y una pereció ahogada, que era la única tripulación que en ese momento tenía la referida fragata.

Los 21 restantes cuando estuvieron frente a Maldonado, se habían embarcado en busca de cueros de lobos marinos a la isla del mismo nombre y sin haber sabido más de ellos.

1806 - El 30 de Enero, la fragata «Adelaida», de Lisboa en la costa o puerto de Maldonado.

1806 - El 31 de Enero, la fragata «Jóven Casimiro de Gijón», en las costas de Maldonado.

1806 - El 17 de Abril, la fragata «Luisa», de Río de Janeiro en la costa de Maldonado. Conducía cierto número de negros bozales.

1806 - El navío inglés «Agamemnon», al N. de Gorriti, formando un banco en la extremidad de la isla, sobre el cual no hay más de 18 pies de agua. Allí se fueron aglomerando arenas y cascajo produciendo un fondo muy duro. En este mismo sitio, llamado el Placer de los Chinos, con 4 o 5 brazas de agua es donde naufragó debido a tan poca profundidad.

1809 - El 23 de Abril el bergantín mercante inglés «Caledón», había salido de Montevideo con destino a Inglaterra. Navegaron sin ocurrencia alguna hasta el día siguiente a las 11 de la mañana; hallándose a 4 millas distante al N. N. E. del Banco Inglés, encallaron.

Zafaron, pero la mucha corriente que había lo abatieron sobre el S. E. cerca de la desembocadura del arroyo Solís Grande, donde varó totalmente sin que hubiese esperanza de salvarlo, pues sobrevino el viento S.S.O. arreciando cada vez más. La gente se salvó en la lancha, alejándose del buque, donde tan solo quedaron el capitán y el piloto.

Allí se mantuvieron hasta las 8 de la noche esperando por si flotara.

Después en el bote, con mucho riesgo y trabajo pudieron desembarcar en el rincón de Pan de Azúcar a las siete y media de la mañana del día siguiente 25. Y se encontraron con todos los demás compañeros en tierra a 3 leguas distantes de allí.

1812 - El 31 de Agosto, el navío mercante «San Salvador» procedente de Cádiz, que traía para Montevideo el 2.º batallón del Regimiento de Albuera, naufragó en la bahía de Maldonado. Sólo escaparon de aquel

desastre 116 personas, pereciendo casi toda la oficialdad y tropa del batallón expresado. Este consistía en 800 plazas de fusileros que veníian destinados a reforzar la guarnición. Su coronél Gerónimo Gallano se salvó junto con 100 hombres y además 30 pasajeros.

Larrañaga y Guerra en sus Apuntes Históricos dicen que «pudo el navío haber entrado en el puerto con tiempo

bonancible, dos días antes; pero la ineptitud del capitán y pilotos y las importunidades de los oficiales de tropa empeñados en llegar a Montevideo sin necesidad de arribada, ocasionó tan lamentable y trascendental catástrofe.

Cuando el «San Salvador» fondeó de la parte de afuera de la Punta del Este, se utilizó la lancha de José Gestal para llevar al práctico y al capitán del puerto a bordo de dicho navío, y a cuyo costado permaneció dos días con su tripulación propia, no obstante el gran temporal que sobrevino y el riesgo consiguiente en que se halló de zozobrar.

En el «Extracto del parte que el vigía de Maldonado» comunicara, del piloto que fué a bordo del navío, da los detalles completos de las causas que desde el primer momento determinaron la pérdida.

Este interesante informe hállase publicado en el Suplemento a la «Gazeta de Montevideo», del martes 8 de Setiembre de 1812 (Colección Grille).

Después de 81 años, en Junio de 1893, Antonio Rebolledo yendo desde Maldonado a Punta del Este, a inmediaciones de los restos de la barca rusa, a la distancia de 250 varas del mar, y cerca del manantial designado con el nombre de La Pastora, descubrió cantidad de cráneos y mandíbulas. Estas pertenecían a 715 sepulturas y que en orden semicircular aparecían en parte, sobre la arenosa superficie del terreno.

Según datos, recogidos entonces, de vecinos antiguos, los restos humanos correspondían a la tripulación del navío de guerra español «San Salvador», naufragado en la bahía.

1815 - La sumaca portuguesa « Americana Sandosa»fué apresada y hecha naufragar en Punta del Este por el corsario «Esperanza».

1816 - El 18 de Abril, el bergantín portugués «Caña Verde» al entrar en el puerto de Maldonado, eligió tan mal paraje para fondear, que debido a un temporal naufragó sobre una restinga de piedras en la Punta del Este. Se pudo salvar la tripulación.

Ese día se mandó una partida de cívicos desde Maldonado, en clase de auxilio, y al mismo tiempo el Ayuntamiento recomendaba a todo buque que llegara al puerto, se le señalara el verdadero apostadero.

1819. En Agosto, la goleta francesa «Victoria» de Saint Maló. Su cargamento se componía de bretañas, lienzos y sedas y naufragó en la

costa de Rocha, partiéndose por la mitad. Su tripulación se salvó.

1821 - El bergantín inglés «Clyde» en la playa de San Rafael.

1823 - En Marzo, el bergantín «Galiano», en la playa de Maldonado.

1823 - En Junio, el bergantín « Blucher », inglés, costa de Maldonado.

1823 - El bergantín «Aguila de Río», costa de Maldonado.

1824 - El 3 de Marzo, la sumaca «Concordia» encalló en la playa, a 6 millas al Este de Maldonado.

1824 - En Abril, el bergantín «Aleluya», en la costa de Maldonado.

1824 - En Julio, la sumaca «Santo Domingo» encalló, barra de Garzón. Se salvaron todos.

1824 - En Octubre, el bergantín «Alianza», en la costa de Maldonado.

1825. - El 24 de Junio a las 10 y 1/2 del día, la cañonera imperial llamada número nueve «Paqueta». Entre los náufragos venía un furriel llamado Antonio Cardozo de Silva que decía ser su comandante, y haber salido el 28 de Abril de Río Janeiro, 10 cañoneras, una corbeta y tres bergantines de guerra. Que la cañonera de su mando nombrada, conducía una carronada de a 24 y su tripulación componíase del comandante, 1 piloto, 9 marineros y 2 soldados. Que no pudiendo acompañar a las demás embarcaciones se vio presado a arribar a Santa Catalina, de donde salió en dirección a Montevideo y que en el temporal de ese día tuvo lugar su naufragio. El Cabildo ordenó se les auxiliase, conservándolos como prisioneros en una habitación del Cuartel, siendo después remitidos a San Carlos. (Parte de José Machado al General Lavalleja. Correspondencia Militar del año 1825.E.M. del E.).

1826 - El 14 de Marzo, el bergantín anglo-americano «Pizarro», de Nueva York, en la costa de Maldonado.

1828 - En Mayo, el brick norteamericano «John London», en las costas de Maldonado.

1828 - En Junio, el buque corsario «Triunfo Argentino», en las costas de Rocha.

1829 - El 3 de Febrero, un temporal echó a la playa 8 embarcaciones y 2 a pique en el puerto de Maldonado. (Se ignoran los nombres.)

1832 - Naufragó un barco en la costa de Solís Grande. (Se ignora el nombre).

1833 - El 25 de Agosto, el bergantín «Prompt», inglés, de Liverpool, en la costa de Garzón. Conducía 200 barricas de harina, 100 fanegas de trigo y carga general.

1833 - El bergantín «Evergreen», en Castillos.

1839 - El 12 de Diciembre, el bergantín español «Comercio», en el Rincón de San Carlos, al este de la barra, llamada de José Ignacio. Se salvaron todos.

1840 - En Mayo, el bergantín español «Leonidas», en la playa de Balizas.

1840 - El 27 de Mayo se perdieron en la costa de Pan de Azúcar, 5 buques, entre ellos una fragata española, una barca francesa «La Reina Rosa». Perecieron 6 pasajeros.

1840 - En Junio, el patacho brasileño «Leopoldina», en el Portezuelo.

1840 - El 5 de Julio, la polacra sarda «Nuestra Señora de la Misericordia», en la Boca Chica. Punta del Este.

1840 - En Agosto, el bergantín brasileño «Carolina», en la playa San Rafael.

1840 - El 18 de Diciembre, la barca inglesa «Gazelle», en Castillos.

1842 - El 18 de Enero, el bergantín español «Victoria», de Mallorca, en el banco entre la Isla de Lobos y Cabo Santa María.

Contaba el capitán que de noche vino un fuerte golpe de mar, que levantando el barco en alto, lo dejó caer sobre un banco de arena dejándole inclinado sobre el costado de estribor. La mar durante una hora y media nos estuvo baldeando, pero el buque siempre se mantenía entero. Desesperados ante una próxima muerte y figurandonos aislados, al amanecer vimos con sorpresa y asombro a tiro de pistola distante del bergantín, a un hombre a caballo; éste animándonos. Picamos el palo trinquete y sirviéndonos de puente con las vergas y masteleros, saltamos a tierra poniéndonos todos a salvo, pues la costa era tan baja y arenosa que nada se veía más que el punto de nuestro naufragio.

1842 - El 9 de Junio, el barco «Leopoldina Rosa», de Bayona, en las costas de Castillos. Se salvaron 72 v se ahogaron 236.

1842 - El 26 de Agosto, una fragata inglesa en la Punta del Este.

1843 - El 25 de Junio, buques perdidos en el temporal en Maldonado: Barca francesa «L 'Aigrette», cuya tripulación incluso el capitán, pereció, con excepción de 3 individuos. Bergantin inglés «Concepción». Zumaca brasileña «Deolinda». Goleta sarda «Bella Angélica». Goleta «Nuestra Señora del Huerto». Goleta «María Luisa». Goleta «Tres amigos». Pailebot inglés «Cau». Lanchones: «León», «Pepita», «Emilia», «Avelina», «Cometa», «Forment», «Carolina», «Francisco» y «Juan». (Los cita Isidoro de María en los «Anales de la Defensa».).

Respecto a la goleta antes nombrada «Nuestra Señora del Huerto», según Rómulo F. Rossi, la imagen pintada al óleo de este mismo

título, «ocupaba lugar preferente en la cámara principal del barco.»

Habiéndose salvado milagrosamente, los pasajeros y tripulantes en los botes de abordo, entre ellos figuraban dos genoveses apellidados Mantero, que más tarde se establecieron en Montevideo.

Al haberse podido recuperar aquella pintura, dichos tripulantes, años después y cumpliendo su promesa, realizaron una ceremonia en la iglesia matriz. De ahí pasó a la de la Aguada, donde aún se exhibe.»

1845 - A principios de Julio, el bergantín inglés «Catherina», en la costa del Chuy, perdiendo un solo hombre.

1845 - En Agosto, el bergantín inglés «Jonathan Fell», en El Polonio.

1845 - En 26 de Agosto. La Barca inglesa «Seagull», en la playa San Rafael.

1845 - El 30 de Octubre el bergantín francés «Auguste» en Castillos. Perecieron ahogados, el capitán su segundo y 2 marineros.

1845 - El 2 de Noviembre el bergantín norteamericano «Sea bird», en Punta Negra, costa de Maldonado. Perecieron seis.

1848 - El barco inglés «Francton Fills» en Maldonado.

1850 - El 21 de Febrero, el barco inglés «Achilles» con cargamento de sal, en la playa San Rafael. El capitán y tripulación se salvaron.

1851 - El 5 de Julio. El bergantín inglés «John Peal». Cuarenta millas al Sur de Maldonado.

1852 - El 23 de Setiembre, la barca nacional «Flores». En la noche sufrió un temporal en el que perdió sus dos cadenas, yendo a encallar a inmediaciones de la bateria denominada «La Pastora». Se salvó toda la tripulación.

1859 - El 11 de Abril, el bergantín inglés «Minalto». En la costa de Garzón.

1859 - En Julio, la polacra «Victoria». Barra de José Ignacio.

1859 - El 30 de Julio. El buque brasileño «Vigilante». En el cabo Santa María.

1861 - La polacra argentina «Giussepina» en el puerto de Maldonado.

1862 - El 22 de Noviembre. El bergantín italiano «Apollo», en la isla de Lobos.

1868 - «El bergantín goleta «San Juan de Escocia», ayer de mañana con procedencia de Maldonado, fué portador de algunos pormenores sobre el acontecimiento acaecido a bordo de un buque inglés (se suponía el «Hosbornee House») que venía en viaje de la India, con un cargamento valioso. De los informes que hemos podido recoger, resulta que el buque inglés tuvo a su bordo una insurrección encabezada por

algunos individuos de la tripulación, la que dió lugar a haber sido asesinado el capitán, su señora y varias personas del equipaje.

Consumado por los revoltosos ese crimen bárbaro, se hicieron dueños del buque; el que lo han hecho navegar hasta conducirlo a la costa oriental; y una vez próximos a la Isla de la Paloma, (Rocha) encerraron en la cámara algunos pasajeros y en seguida abriéndole varios rumbos, echaron a pique el buque y los insurrectos ganaron la costa. Uno de estos, que se cree sea el piloto, pudo separarse de los demás, y dar parte a las autoridades de Rocha sobre lo ocurrido, que sin pérdida de tiempo fueron a darle casa. Lo que según parece ha logrado capturarlos.» («La Nación». Montevideo, Octubre 20 de 1868).

1864 - El 8 de Febrero. La fragata norteamericana «Oceand Stred», de Cardiff, con cargamento de carbón de piedra, en el Cabo Santa María. No hubo víctimas y los tripulantes fueron trasportados a Maldonado en carretas.

1864 - El 10 de Julio. La barca brasileña «Tolerancia», a 3 millas al N. de Castillos. La tripulación se salvó.

1864 - En Setiembre. La barca noruega «Tree Broderen», en Castillos.

1864 - En Diciembre. La barca inglesa «Apolline», en la costa de la Isla de Lobos. Se salvaron todos.

1864 - En Diciembre. La barca francesa «General Atalin», en la costa de la Isla de Lobos. Se salvaron todos.

1965 - El 5 de Diciembre. El vapor inglés «Hershel», frente al Cabo Santa María tocó sobre una roca, denominada «Cabo falso», haciéndose un rumbo. Un práctico los hacía entrar por la Boca Grande (Maldonado) cuando empezó a hundirse. Se salvaron todos.

1867 - En Agosto. La goleta alemana «Anovarinna Eddo», se tumbó en el puerto de Maldonado.

1868 - En Febrero. La barca inglesa «Javet», cerca de la Isla de Lobos.

1868 - El 19 de Junio. Un bergantín en la costa de Pan de Azúcar.

1868 - El 7 de Julio. El bergantín holandés «Elisabeth», en las costas de Maldonado.

1868 - El 16 de Julio. El pailebot nacional «No hay otro», en Punta del Este. Se salvaron 5 tripulantes.

1868 - El 4 de Agosto. En la costa de Castillos apareció a pique una barca italiana con cargamento de carbón de piedra, sin gente a bordo, sin bote alguno a su costado y sin el velámen. La tripulación debió salvarse en la costa inmediata.

1868 - El 19 de Agosto. La barca inglesa «Star of the West», sobre

la restinga de la Isla de Lobos.

1868 - El 4 de Setiembre. La barca italiana «Egitto», en La Pastora (puerto de Maldonado). El capitán la hizo embicar porque hallábase a punto de irse a pique. La tripulación se salvó.

1868 - El 21 de Setiembre. La barca italiana «Giacomo», en José Ignacio.

1868 - En Octubre. El barco francés «Amelie», en el Cabo Santa María. Hallándose un pailebot navegando por dicho cabo, fué forzado a refugiarse en el puerto de La Paloma; al entrar vió sobre la restinga de piedra de la isla, pedazos de un casco, vergas y un bote. En el cabo divisaron un foso en el cual habían enterrado gran número de cadáveres, y otro cuerpo que flotaba cerca de la orilla. Después de 9 o 10 días se supo de ello oficialmente.

1869 - El 17 de Junio. El vapor italiano «Valparaíso», en La Paloma. Se salvaron todos.

1869 - El 4 de Julio. El bergantín goleta alemán «Junior», en la costa de Castillos.

1869 - El 3 de Agosto. La barca inglesa «Syren», en la restinga de la Isla de Lobos.

1869 - El 13 de Agosto. El bergantín inglés «Mary», en la costa de Maldonado.

1869 - El 8 de Setiembre. El bergantín brasileño «Marinho 3º» Sufrió un golpe de mar a la altura de la Isla de Lobos que barrió la cubierta, llevándose parte de la obra muerta.

1869 - El 27 de Setiembre. La barca inglesa «Bessio Stanton», en el Polonio. Salváronse todos.

1869 - El 14 de Octubre. La fragata inglesa «General Lee», se perdió a 120 millas al E. de la Isla de Lobos. Se salvaron 20, junto con el capitán.

1869 - El 17 de Octubre. La fragata norteamericana «Marther Redout» en la costa de Garzón.

1869 - El 18 de Diciembre. La barca belga «Providencia» a 40 millas de Maldonado.

1870 - El 11 de Enero. El bergantín alemán «Johan Paap», en la playa de Pan de Azúcar. Salvó la tripulación y parte de la carga.

1870 - El 16 de Enero. La barca italiana «Valparaíso»,entre las islas de La Paloma y de las Tunas. Salvé parte de la carga y 400 pasajeros.

1870 - El 26 de Enero. La barca holandesa «Rival», en la Isla de La Paloma. Salvaron todos.

1870 - El 31 de Enero. El bergantín goleta inglés «Woodman» en la

isla de Lobos. Salvó tripulación y carga.

1870 - El 28 de Febrero. Bergantín español «Rosita», en la Isla de Lobos. Salvó tripulación.

1870 - El 16 de Mayo. Un bergantín brasileño en la costa de José Ignacio.

1870 - El 7 de Junio. La goleta inglesa «Kitten», en la costa de José Ignacio. Se salvaron todos.

1870 - El 28 de Junio. La barca alemana «Bismarck», en la costa de José Ignacio.

1870 - El 4 de Julio. El patacho alemán «Junior», en la costa de Castillos.

1870 - El 31 de Julio. La barca inglesa «Mouline», en Castillos chico. La tripulación se salvó.

1870 - El 3 de Agosto. La barca inglesa «Syren», sobre unas piedras frente a la Isla de Lobos. El capitán y la tripulación fueron salvados por la cañonera inglesa «Beacon».

1870 - El 27 de Setiembre. La barca inglesa «Bessie Stanton», en la Isla de La Paloma.

1870 - El 25 de Noviembre. La polacra española «María Josefa», en la punta O. de la Isla Gorriti. Se salvaron todos.

1871 - El bergantín holandés «Cosmopolita», en punta de Castillos. (21 de Abril).

1871 - El 29 de Abril. La barca francesa «Mére de famille», en punta de Castillos.

1871 - El 8 de Agosto. La goleta alemana «Hampiel» en la costa de Rocha.

1871 - El 8 de Agosto. Un buque que hacía la pesca de lobos marinos, en la Laguna de los Padres. Murieron 6.

1871 - El 19 de Setiembre. El cutter argentino «Garibaldi», en la Costa de Solís Grande.

1871 - El 20 de Setiembre. La barca inglesa «Oberon», frente a Garzón.

1872 - El 29 de Setiembre. La barca italiana «Rosina», chocó con un bergantín alemán, próximo a Maldonado y se fué a pique. El piloto y 8 marineros se salvaron.

1872 - El 4 de Octubre. La barca inglesa «Alcyone», en La Paloma.

1872 - El 28 de Octubre. El vapor inglés «Tacora», en las Islas Palomitas cerca del Cabo Santa María. Después de zafar de los escollos se hizo varar sobre la arena, en dicho cabo.

El día 29. Seiscientos pasajeros permanecieron sobre una isla de

arena, sin techo, servidos con las provisiones del buque.

El día 30. Después de dos noches allí, la cañonera inglesa «Perk» recogió 17 personas. El día 31 los demás fueron también llevados a Montevideo. Murieron 11 solamente.

1872 - El 4 de Noviembre. La barca inglesa «Isabela», en las piedras de la isla de La Paloma (a 10 cuadras del «Tacora»). De sus trece hombres uno solo se salvó.

1873 - En Julio. La goleta inglesa «Queen of Belgium», en la costa de Garzón.

1873 - El 4 de Agosto. El bergantín inglés «Mystic», en la costa de Garzón.

1873 - El 24 de Octubre. El barco inglés «Amoy», Isla de Lobos.

1874 - El 20 de Febrero. La barca francesa «Courrier des Mers», sobre la playa de Castillos. Había salido de Burdeos con: 1712 bordalesas vino, 1298 cajones idem, 3 barriles coñac, 960 cajones idem, 100 id. de Bitter, 100 id. de ajenjo, 14 ídem licores, 10 ídem frutas en almibar, 100 barricas azúcar en pilón, 50 fardos tapones, etc. Se salvaron 572 bordalesas, 300 cajones, 116 id. coñac, 72 id. Bitter, 19 Id. de ajenjo, 9 id. de frutas en conserva.

1874 - El 23 de Julio. El paquete brasileño «Corumbá». En la costa de Rocha Se salvaron.

1874 - El 22 de Agosto. El vapor de la Real Compañía inglesa «Liffey». Punta de José Ignacio. Este buque se encontraba entero en el punto donde encalló llegaron de Montevideo 3 vapores, llevándose en uno a los pasajeros y los demás esperaban descargarlo. La mayor parte de la misma se transportó a la capital.

El vapor «Fé» lo remolcó tres o cuatro lenguas, teniendo que cortar el calabrote por la imposibilidad que ofrecía su remolque. El buque volvió a perderse en la costa del Polonio.

1874 - El 20 de Octubre. La barca francesa «Granville», de Cette, con carga de vinos. A las 11 de la mañana embicó en la costa del puerto de Maldonado, frente a la Batería del Medio. A las 5 de la tarde se deshizo completamente arrojando la carga a la costa en su mayor parte.

1874 - El 30 de Noviembre. La barca rusa «Medora», embicó en el puerto de Maldonado. Después de considerada una pérdida total y a los 12 días de continuos trabajos para el desaloje del cargamento de cenizas, se pudo ponerla a flote. Cuando el vapor «Uruguay» la remolcaba, resultó que empezaba a hacer agua y tuvo que llevarla a la costa, naufragando de nuevo.

1875 - El 19 de Enero. La barca francesa «Polidoro», en el Rincón de Garzón.

1876 - El 2 de Mayo. El vapor brasileño «Solís», en la costa de Pan de Azúcar.

1876 - El 29 de Agosto. La barca sueca «Iris», en la Barra de Garzon.

1876 - El 30 de Agosto. El bergantín brasileño «Santa Rita», en la Barra de Castillos

1876 - El 25 de Diciembre. El vapor alemán «Goethe», en la restinga de la Isla de Lobos. Encalló la noche de Navidad, con carga general; un pasajero se ahogó.

1876 - El vapor alemán «Ibersehell», en la costa de Pan de Azúcar.

1877 - El 27 de Marzo. La goleta española «Partollas», encallada en la restinga del bajo del E. (entre la Isla Gorriti y Punta del Este). de porte de 155 toneladas con cargamento de vino, sal, aceite, etc.

Inmediatamente el pailebot griego «Grecia», levó anclas para auxiliarlo. Las circunstancias del naufragio, ocurrido sin temporal, puso tan fuera de si al joven capitán, que en los primeros momentos se temió por su razón. Estando el cargamento compuesto por los ahorros del padre, también marino, se comprenderá la desesperación del hijo.

Se salvó una parte de la carga, pero en la noche, el barco se deshizo completamente, perdiéndose con el casco lo demás.

1877 - El 22 de Agosto. La barca inglesa «Montaña», en las costas de Castillos, con 2.000 toneladas de carbón y 20 individuos de tripulación.

1877 - El vapor «Arimos» en Castillos.

1878 - El 31 de Enero. El vapor inglés «Astarté», en el Polonio. Apenas sufrió el choque, quedó la proa sumergida y la popa descansando sobre las rocas durante unos diez minutos. Hallándose momentos después sobre el mismo puente el segundo piloto y tres marineros, este se desprendió y se deshizo con la fuerza del mar, quedando aquellos prendidos o agarrados de los pescantes de los botes y girando con ellos por la acción de las aguas. Al principio se intentó echar los botes al agua, pero esta operación se hizo con tan mala suerte que el primero de ellos (uno de los salva-vidas) fue deshecho en el acto, y el segundo que se había arriado y en el que se embarcaron; el mayordomo, el primer maquinista y tres marineros, se llenó de agua inmediatamente reventándose los cabos y yendo a estrellarse contra las rocas.

El mayordomo y el primer maquinista llevaban puestos sus salvavidas v estaban en actitud de echarse a nado, pero no se volvió a saber de ellos. Un instante más y caía el palo de proa, el que de ningún modo

pudo utilizarse cuando se produjo la catástrofe.

Al palo de popa se habían subido 23 de aquellos infelices, incluso el capitán, permaneciendo allí hasta que el palo se rindió y con él cayeron todos al mar. Envueltos en este número se hallaban tambien los dos náufragos que han sobrevivido, los que después de una terrible lucha con el elemento que trataba de tragarlos, llegaron a la Isla Polonio, pero por muchos rumbos opuestos, pasando un intervalo como de media hora para encontrarse y sin que ninguno de ellos hubiese abrigado la esperanza de dar con el otro.

Estando ya en la isla salvos y unidos por la desgracia, el tercer maquinista divisó a otro de sus compañeros que pasaba a nado a cierta distancia de la isla, pero no consiguió llamar su atención porque se lo impidió el ruido del mar y del viento. Así permanecieron todo el día viernes en la isla, alentados con la esperanza de que algún socorro les vendría de la costa, adonde veían gente que a pie y a caballo la recorrian, haciendo señales, a las que ellos contestaban, pero sin resultado ninguno favorable que pudiese mitigar su desgracia.

Entonces construyeron una balsa con la que esperaban pudieran llegar a la costa, utilizando para el efecto, los cuarteles de las escotillas del «Astarté» y el corcho del bote salvavidas que se había deshecho, y cuyos restos habían llegado a la orilla de la isla, juntamente con una bolsa de ropa sucia del buque, la que fue utilizada como vela. Habiendo preparado este sencillo aparato de salvamento, trataron de reparar un tanto sus extenuadas fuerzas con algún alimento, que se redujo a la carne cruda de un pequeño lobo que mataron y carnearon con un débil cortaplumas. Así pasaron la noche del viernes y desesperanzados de recibir ningún auxilio, se resolvieron por último el sábado a medio día a echar al agua la balsa provista en todo de dos remos, una varilla de hierro que les sirvió de mástil para la bolsa transformada en vela, y un lobo para alimentarse en la travesía.

Empezó aquella triste navegación bajo mil dolorosas peripecias: tumbándose una vez la balsa y volviendo a subirse a ella con gran trabajo, llegaron hasta aproximarse a la costa por tres ocasiones, siendo despedidos otras tantas mar afuera, hasta que al fin, después de haber navegado durante más de treinta horas, arribaron casi exánimes de hambre, sed y fatiga al puerto de La Paloma, a donde fueron a recibirlos todo el personal del faro de Santa María y las autoridades de aquella costa.

1878 - El 25 de Marzo. La barca inglesa «Modoc» tripulada por trece hombres. Dijo el capitán que ese día a las 8 de la noche vió el faro de José Ignacio, equivocándolo por el de Punta del Este. Que a las 9 y 20 minutos encalló en la Isla de Lobos en la punta N. N. E., dando en una

piedra, y a las 11 1/2 se llenó de agua y a las 9 de la mañana del día 26 bajó a tierra en dicha isla mandando un bote con el piloto y cuatro marineros a dar a Maldonado, conocimiento del naufragio. Conducía carbón y se salvaron todos.

1878 - El 15 de Octubre. El vapor argentino «Alsina» en José Ignacio.

1878 - El 16 de Octubre. El vapor francés «Hoogly», de Burdeos, en uno de los islotes de el Polonio, a causa de la neblina. Había a bordo 121 pasajeros y 123 tripulantes.

1878 - La fragata inglesa «Montaño», en la costa de Castillos.

1879 - El 16 de Octubre. La balandra «Pastora» en la playa del Portezuelo.

1879 - El 17 de Noviembre. Un vapor francés». en el Polonio.

1880 - El 13 de Enero. El patacho paraguayo «Pancho», en el puerto de La Paloma.

1880 - El 29 de Julio. La barca italiana «Delaida», en el Polonio. Se salvaron todos.

1880 - El 29 de Julio. La ballenera argentina «Gral. Belgrano», al S.O. de Punta del Este.

1880 - El 8 de Agosto. El bergantín italiano «Avulla Pellegrina», frente a la Angostura.

1880 - El 13 de Setiembre. El bergantín inglés «Alina» en el rincón de los Piriz, cerca de La Barra. Venia con carga general. Se ahogó uno solo.

1880 - El 14 de Setiembre. El bergantín italiano «Gardicke», en la costa de José Ignacio.

1881 - El 13 de Mayo. La polacra española «Carmita», en la punta de la Isla Gorriti.

1881 - En Octubre. El vapor inglés «Govino», en la Isla de Gorriti.

1882 - En Abril. El bergantín inglés «Elna», en las costas de Rocha.

1882 - El 28 de Mayo. La balandra nacional «Santiago», al S. de Gorriti.

1882 - El 25 de Agosto. La balandra italiana «María», en la barra de Castillos.

1884 - El 25 de Febrero. El barco austríaco «Elpi», en la restinga de la Isla de Lobos. Lograron zafar y después se hundió en la canal.

1884 - El 17 de Setiembre. El vapor inglés «Linword». en Punta del Este.

1884 - El 30 de Setiembre. El vapor inglés «Gainford», en Castillos.

1885 - El 13 de Setiembre. El vapor alemán «Hermes», en Castillos Grande.

1886 - El 13 de Mayo. El barco a vela, español, «Antonio López», en la restinga de Lobos.

1886 - El 11 de Junio. El barco a vela argentino «D Juan»;en la Isla de Lobos.

1887 - El 16 de Julio. El vapor «Río Jaguarao», en el bajo de la Punta del Este.

1888 - En Junio. El patacho alemán «Alwine», en las costas de Rocha.

1888 - El 11 de Noviembre. La barca francesa «Noemi», próximo a la farola de José Ignacio.

1888 - El 7 de Diciembre. La goleta argentina «Carlos», frente a Castillos Grande.

1889 - En Junio. Una embarcación en el Polonio. Nadie se salvó.

1889 - El 12 de Junio. El velero argentino «Jóven León», en el Portezuelo.

1889 - En Agosto. El «Georgina», sobre la costa en el puerto de Maldonado. La tripulación se trasladó en una embarcación a Punta del Este.

1889 - En Diciembre. El vaporcito «Cóndor Andino», en la costa de Maldonado. Conducía desde el Brasil, 20 pasajeros y 10 hombres de tripulación, cuando al llegar cerca de la costa, que estaba solo a 5 millas, se desencadenó un fuerte temporal. El buque empezó a hacer agua, se apagaron los fuegos de la máquina por un golpe de mar y quedó a merced de los elementos. Cuando ya estaba por hundirse y no había esperanza de salvación, vió un buque mercante a la distancia. Le hicieron señas, se aproximó y al poco rato de trasbordar a todos, se hundió. El buque salvador era la embarcación sueca «Hicklonius».

1891 - El 16 de Marzo. El patacho alemán «Juana», en Castillos Grande.

1891 - El 6 de Junio. La barca noruega «Etenvanger», en la costa de Castillos.

1891 - El 1.º de Octubre. El bergantín italiano «Antonio Padre», en la playa San Rafael. En la mañana de ese día el vapor «Viking», del cable submarino, observó un buque que pedía auxilio e inmediatamente se dirigió hacia él, y tomándolo a remolque hizo rumbo a la bahía de Maldonado. Infructuosos resultaron los esfuerzos hechos, porque después de dos horas empleadas en remolcarlo se hundió completamente, no sin antes haber puesto a salvo la tripulación. Fue en el paraje distante 2 millas al E. del faro.

1891 - El 30 de Diciembre. El patacho argentino «Bien Venido», en la bahía de Maldonado.

1892 - En Mayo. El vapor inglés «Dolores», en el Polonio. Su tripulación la salvó el «Emperor».

1892 - El 19 de Mayo. El acorazado brasileño «Solimoes» a las 9 p. m. encalló en la Isla Rasa (Castillos). Habiendo ordenado su comandante arriar un bote para ir a tierra a avisar a los empleados de la farola del Polonio, que fueran a darles auxilio, se prestaron voluntarios, un enfermero y cuatro marineros, que declararon: que al haberse alejado unos 200 metros del buque, oyeron una explosión que les pareció ser de las calderas, y el barco desapareció instantáneamente. Trataron de llegar a la costa, lo que consiguieron con mucha dificultad, salvándose.

El «Solimoes» iba en viaje para Matto-Grosso. Sólo se salvaron 5 individuos de los 123 de su tripulación». (Antonio D. L u s s i c h . Naufrágios Célebres). La familia del capitán Xavier de Castro, ofreció que gratificaría con 10.000 libras a la persona que encontrara el cadáver.

1892 - El 22 de Mayo. La barca dinamarquesa «Keren», en Garzón.

1892 - El 29 de Junio. El vapor paquete brasileño «Pelotas», del Lloyd Brasilero. Naufragó en el Polonio, salvándose tripulación y pasajeros en número de 130, excepto el capitán que se cree háyase suicidado.

Refería el diario «El Siglo»: «Según parece, el Sr. Antonio Lussich, que fué en el «Emperor» al salvataje del «Pelotas», ha encontrado el punto en que se halla el casco del «Solimoes», bajo el agua. «Me trasladé a bordo del «Pelotas», y al contemplar aquel precioso buque, verdadero palacio flotante, construido con todos los adelantos, del progreso moderno, con espléndidos salones sólo comparables a los del «Venus» y «Eolo», adornados con verdadero gusto artístico; confortables camarotes con cómodos sofáes y lujosas cortinas; magníficos baños de mármol, amplia toldilla, luz eléctrica en todos los departamentos. .. Penetré en el camarote del malogrado comandante, que era un saloncito de cinco metros cuadrados, amueblado con seriedad y gusto; colgaban de sus paredes algunos cuadritos de mérito, los que trasbordamos al «Emperor», así como todos los objetos que supusimos fueren de pertenencia particular del Sr. Castro».

1892 - El 8 de Julio La torpedera argentina «Rosales» a 200 millas al E. del cabo Polonio. Uno de los buques de guerra que esa nación había enviado a España para asistir a la fiesta del Centenario de América.

El comandante del buque, oficiales y maquinista se salvaron lle-

gando a la costa, y sin que de los tripulantes, que se embarcaron en varias lanchas y una balsa, se tuviera noticia alguna.

Este naufragio tuvo gran resonancia con motivo de los sucesos dramáticos que ocurrieron abordo.

1892 - En Setiembre. El pailebot «Ahora vengo», en la costa de la bahía de Maldonado.

1893 - El 23 de Enero. El vapor inglés «Muriel» en la restinga de la Isla de Lobos.

El comandante de la cañonera «General Rivera», al verlo encallado en la parte E. de la citada isla, se dirigió allá desde el puerto de Maldonado. Hizo el salvataje de la tripulación, incluyendo el capitán, su esposa e hija, formando un total de 24 personas. Conducía un valioso cargamento general, que se salvó casi todo.

1893 - El 8 de Setiembre. La barca italiana «Teresa Madre», en la punta del arrecife del Chileno. (Puerto de Maldonado). Encontrándose a la altura de José Ignacio, notó que la barca hacía siete pulgadas de agua por hora y careciendo de elementos necesarios para desagotarla, derivó en popa y vino a embicar en la punta de dicho arrecife, donde se tumbó completamente. Había chocado con otro barco.

1894 - El 30 de Enero. El vapor argentino «Mensajero», en Punta del Este, por la niebla.

1895 - El 23 de Marzo. La barca austríaca «Pelasae», en Punta Piedra. Maldonado.

1895 - El 24 de Mayo. El vapor español «Ciudad de Santander», en la restinga de la Isla de Lobos, debido a la niebla. Pertenecía a la flota del Marqués de Comillas. Catorce días de incesantes esfuerzos de la flotilla de Lussich hizo que se salvara la carga, 117 personas, sus equipajes y correspondencia. A bordo venía la virgen que está en el templo de Maldonado.

1805 - En Diciembre. El cutter norteamericano «Spray», en la Coronilla.

1895 - El 14 de Diciembre. El barco italiano «Risseti», en Castillos.

1897 - El 23 de Mayo. La balandra nacional «Fernandina», en la bahía de Maldonado.

1898 - En Enero. El vapor «Jupiter», en Punta Colorada. (Pan de Azúcar).

1898 - El barco "Prepotente» que hacía la carrera entre Montevideo, Maldonado y La Paloma, al entrar a ésta chocó y se fué a pique.

1898 - El 7 de Mayo. La barca brasileña «Lince», en la bahía de Maldonado.

1898 - El 15 de Junio. La barca italiana «Sirio», en la parte S. de la

Isla de Lobos.

1898 - En Setiembre. La barca italiana. «Fortunato» en José Ignacio.

1898 - El 1.º de Diciembre. El vapor italiano «Montevideo», por niebla, restinga de Lobos.

1899 - El buque norteamericano «Niágara», en la extremidad de la Punta del Este.

1899 - El 28 de Febrero. El vapor inglés «Bellova», en la misma extremidad. Salváronse todos los pasajeros y tripulación.

1890 - El 12 de Marzo. El vapor inglés «Red Car», en Punta del Este por niebla.

1890 - El 21 de Octubre. El vapor inglés «Paraná», en la restinga de la Isla de Lobos.

1890 - El 28 de Noviembre. El velero argentino «Jóven Arturo», en el Puerto del Inglés.

1902 - El 19 de Diciembre. El vapor inglés «Armonides», en el puerto de Maldonado.

1904 - El 31 de Julio. El velero inglés «Louvina», en la restinga de Lobos. Niebla.

1905 - El 4 de Junio. El vapor brasileño «Ouvidos», en Punta del Este. Niebla.

1905 - El 17 de Agosto. La barca noruega «Baldar», en la restinga de Lobos.

1906 - El 24 de Octubre. El vapor de guerra nacional «General Flores», en Punta del Este (Boca chica). Según Francisco P. Miranda, el «Flores» era un buque histórico y que prestaba servicios desde el año 1873, habiéndose denominado primeramente «Fé», luego «15 de Enero», por segunda vez «Fé» y desde 1886 «General Flores». Fué la escuela de dos generaciones de marinos.

1907 - El 7 de Mayo. El vapor francés «Poiton», en Garzón. Niebla.

1908 - El 4 de Julio. El vapor inglés «Manorairon», S.E. de la isla de Lobos. (No había sirena).

1908 - El 27 de Diciembre. El velero italiano «Rekare», en Punta del Este, al S.O. del faro. Allí estuvo próximo a la costa y recién al día siguiente se pudo establecer una maroma y salvar sus tripulantes.

1911 - El 5 de Febrero. El vapor griego «Proodos», fue embestido por el vapor «Colastine» argentino; yéndose aquel a pique a 12 millas de la Isla de Lobos.

1911 - El 7 de Mayo. El vapor inglés «Barnby», en Manantiales (José Ignacio).

1911 - El vapor inglés «Bisleri», en la costa del Polonio.

1911 - El 27 de Diciembre. La draga inglesa «Lauro Muller», en la playa San Rafael.

1912 - El 22 de Abril. La goleta canadiense «William Bell», en Punta del Este.

1912 - En Mayo. El vapor argentino «Fortuna», en la costa del este.

1915 - El 25 de Julio. El vapor inglés «Doldwell», al S.de la Isla de Lobos.

1918 - El 25 de Diciembre. El vapor argentino «Río de la Plata», en Manantiales, (José Ignacio).

1918 - El 17 de Julio. El vapor inglés «Jorkmoor», en Punta del Este.

1919 - El vapor argentino «San Salvador», en la playa de Garzón.

1919 - El 22 de Setiembre. La barca inglesa «Celina Goldman», entre Punta Ballena y Punta Negra.

1919 - El 23 de Setiembre. La barca noruega «Dorade», al N.O. de la Isla de Lobos.

1921 - En Octubre. La chata a motor «San Miguel», se incendió a unas cuatro millas al O. de Maldonado, siendo remolcada hasta su puerto.

1921 - El 12 de Diciembre. El lugre norte-americano «Blue Peter», en la playa del Portezuelo.

1921 - El vapor mejicano «Mercedes Ocampo», en las proximidades de la Isla de Lobos.

1922 - El 15 de Febrero. La barca «Venizelos», se hundió cerca de la Boca Chica. Punta del Este.

1923 - El 10 de Julio. El barco belga «Devonier», en la costa de José Ignacio.

1923 - El barco brasileño «Cáceres», en las proximidades de Garzón.

1928 - El 22 de Agosto. El vapor «Salvador», al S.E. de la Isla Gorriti.

1929 - El 29 de Marzo. El vapor «Sheaf Dar», inglés, en Castillos.

1932 - El 18 de Noviembre. El vapor griego «Marionga J. Goulandris», al O. del faro de Punta del Este.

Región saludable

La verdad es que la ciudad de San Fernando ha sido y continúa siendo una localidad muy sana, tanto que a los médicos poco provecho pecuniario les ha resultado, y hasta, hubo épocas en que no se contaba con ninguno de ellos.

Desde San Carlos donde residiera el doctor Simón Estades - se trasladó allí, mas no permaneció mucho, pues pronto se dijo: «Estamos sin médicos y no es asunto de ahora. Hace ya varios meses que vivimos como se vive en los establecimientos rurales, donde es necesario acudir al curandero o galopar algunas leguas para poder conseguir una receta del médico»... de la villa próxima.

En 1874 no había boticario y se vuelve al año siguiente a expresar: «El doctor Teodosio Ranza viene a establecerse en Maldonado, si es que su población y la de la jurisdicción utiliza sus servicios profesionales». Y en seguida: «Estámos de felicitaciones y sin el temor que abrigábamos antes, de ser abandonados por el doctor Ranza. Felicitaciones al público por tan plausible nueva».

Se pasó un tiempo más y el mismo periodista agregaba:

«Que las cualidades que reunía el precitado señor, eran de carácter benéfico, y que si hubiese sido un médico interesado con la ambición de enriquecerse, él no residiría en aquella localidad». En 1888, una vez fallecido, precisábase enviar un propio a San Carlos en busca de su único facultativo el Doctor Caleya; «y decir, que todo podría remediarse con 55 $ mensuales que asigna el presupuesto policial, para que viniese diariamente ese mismo. Pensar que habría posibilidad de que se presentase otro exclusivamente para Maldonado era hacer cálculos alegres.»

Al fin fué solucionado el asunto, al ser nombrado aquel, quien acepta, pero con la obligación de ir una vez por semana.

Vino a agravarse el caso, cuando en ese año se tuvo que cerrar la botica existente, «La Oriental»; y menos mal que después de haber transcurrido varios meses, informaban al público que se abriría otra de nuevo.

Entre tanto, el mismo doctor usando de la autorización que le acordaba el reglamento de policía sanitaria, proveía con los remedios de su botiquín particular, a los enfermos que no podían o no tenían tiempo para hacerlos mandar a buscar a San Carlos.

Elías L. Devincenzi publicaba en una de sus estadísticas anuales:

«El reducido número de defunciones ocurridas en el depto. de Maldonado, durante ese mismo año y en los anteriores, dá una prueba acabada, de que el estado de su salubridad es inmejorable, debido sin duda a su situación topográfica y a la bondad de su clima.»

El Consejo de Higiene se cansó de publicar avisos en los diarios de la capital para proveer el empleo que Caleya desempeñaba interinamente, ofreciendo 80 $ mensuales y nadie se presentaba.

Entonces el jefe político dirigióse al gobierno, recordándole esa necesidad tan suprema, y al mismo tiempo solicitábale la autorización para poder aumentar la cuota hasta 100 $; mas no le fué aceptado.

Susurrábase que iría algún otro, y sin embargo ninguno aparecía.

De ahí que ante ese dilema, el presidente Julio Herrera y Obes optara por solucionar el asunto haciendo aprobar la cantidad precitada.

Y se repetía: «Después de una espera (de tres años) que ya estaba siendo insoportable, por fin podemos manifestarnos complacidos, pues ya contamos con un médico permanente a quien recurrir.» Era el Dr. Adolfo Pastor Miralles.

Sin embargo, no tardóse mucho, en que se dijo que Urbin iba a cerrar la botica.

Tal vez debió pertenecer a éste cierta expresión ocurrente.

Cuando se le interrogaba respecto al estado sanitario de la población fernandina, invariablemente respondía:

«Mi amigo, de lo que podré asegurarle es que en Maldonado, con rarísimas excepciones, se goza de plétora de salud.»

Cuando en l906, el Dr. Labat, estando allí, determinara trasladar su residencia a San Carlos, se repite la misma crítica situación; y mientras no se conseguía reemplazante, iba tres veces por semana.

El año 1913 Fénix, de «El siglo», escribía: «Maldonado va a tener una botica regenteada por el farmacéutico Parra. Era realmente inexplicable la carencia de este elemento. Ahora corresponde al vecindario asegurar la existencia del nuevo establecimiento.»

Curiosa esta indicación, porque si se estaba bien de salud y no eran necesarias las medicinas, para qué irlas a comprar?

En ese año el doctor M. Halty renuncia para trasladarse a San Carlos y le sustituye Manuel Cacheiro.

En el periódico «El Combate» de Maldonado, Mayo 20 de 1915 se leía lo siguiente: «El Sanatorio Maldonadense. Plétora de salud! y sin farmacia. Durante todo el mes de abril p. p. no se anotó una sola defunción en la Oficina de Registro Civil de la 1.ª sección de Maldonado! Así nos lo asegura el correcto funcionario Juez de Paz. Y cuán pocos son los vegetarianos que conocemos en esta nuestra sección bendita, terror

de médicos, farmacéuticos y empresarios de pompas fúnebres!. . . Oh, tranquila y gloriosa Maldonado, donde el cementerio no abre sus puertas durante treinta días consecutivos, y el dulce sepulturero se muere de tedio!

«El caso es histórico y ahora va en serio. No deja de ser desalentador para los que «viven con la muerte de otros», esto de que en una sección de más de cuatro mil habitantes, se pase un mes íntegro sin que a nadie se le ocurra emprender el viaje sin boleto de retorno. Así se explica que los médicos sean aves de paso en nuestra ciudad, y la farmacia —única que logramos tener - esté siempre con la puerta a medio cerrar... Y eso cuando no pasamos años sin un simple botiquín.»

Habíase escrito el suelto anterior y el mismo cronista daba la noticia que el Sr. Parra había cerrado la botica y se marchaba con ella a Fray Bentos. En conocimiento del hecho, la Intendencia Municipal se dirigió por nota a la Asistencia Pública Nacional, y al Consejo Nacional de higiene, solicitando la autorización del caso para que pudiera abrirse una farmacia, teniendo a su frente a una persona idónea, pero sin título profesional.

En eso se estaba cuando se da la grata noticia, que ya había farmacia, pues «acaba de abrirse la de Ramos. Se ha llenado así una sentida necesidad de la población, gracias a las gestiones de los Sres. Intendente Municipal, Jefe Político y médico del servicio público.»

Para corroborar la opinión, citada por Alvear durante su viaje por esta zona en 1784, agregaremos además este otro detalle.

No habiendo o escaseando los facultativos y las drogas, se dió el caso de haberse establecido una empresa de pompas fúnebres, y como era de imaginarse, no pudo subsistir. De ahí que se publicara en el año 1875, en forma de una permanente: «Daniel Fajardo se hace el honor de avisar al público en general y sus amigos en particular que desde esta fecha se encarga de la conducción de cadáveres al cementerio. Al efecto cuenta con un carrito a propósito... (ciertamente de pértigo).

En verdad que no habiendo enfermos y escaseando las defunciones, el galeno no obtenía ganancias, y de ahí que ni empresas de pompas fúnebres existieran; tanto que el año 1880, los Sres. Cáceres Hnos., vecinos de la villa de San Carlos, ofrecieron hacer ese servicio de carros por igual precio. Para esto se estableció, hará cuatro años, una sucursal allí; pero cuando se trata de un entierro de importancia mandan la carroza de lujo.

Ahora bien, Alvear al haberle atribuido las mismas condiciones terapéuticas a Maldonado Chico - San Carlos - en esta parte estuvo errado.

La prueba? El exceso de médicos en proporción a sus habitantes, ocho establecidos en esta localidad y sin contar los que van hasta tres veces por semana desde Montevideo; mientras que en la otra tan solo cuatro desde hace mucho.

Quiere decir, que si los primeros pueden vivir con holgura, es porque tiene que existir un mayor número de pacientes.

Balnearios

El Balneario primitivo de Maldonado, era donde se encuentra el muelle de hierro, hoy playa de «Las Delicias»; y cuenta Julián O. Miranda: «Los baños de la playa eran frecuentados por las familias femandinas que se trasladaban en carretas... únicos vehículos capaces de transitar por entre médanos.»

El año 1883 José María Etalain había solicitado concesión de un terreno en esa costa para lo mismo, cuando aquel paraje hallábase desierto.

Una de las muchas causas que contribuyeron a su estacionamiento, se hallaba en primer término la falta de comunicación fácil.

Y reclamaba la J. E. A. la necesidad que sentía aquella localidad para su adelanto, el establecimiento de un camino que salvara los inmensos arenales que separaban la ciudad, del puerto; es decir unos 1.300 metros.

Estuvieron esperándole varias décadas, hasta verlo terminado en 1899, gracias a la implantación del molino harinero y fidelería de Cavallo Hnos., en esa costa.

Cuatro años antes, estos mismos, habían construido grandes galpones para depósito y un muelle; así que poco a poco varias familias de la localidad fueron levantando casillas en sus inmediaciones, para servirles de albergue en la estación de los baños.

Continuaron su labor más de tres lustros pero la firma Ameglio Hnos., entró a arrendarlos, contando desde el 1.º de Marzo de 1915. (Fig. 36).

Un poco más hacia el O. se hallaba otro muelle, el de Ambrosio Gomez, quien después de haberlo prolongado 25 metros, en 1888 un temporal, en parte lo destruyó. También el de Cavallo Hnos. en 1904, le

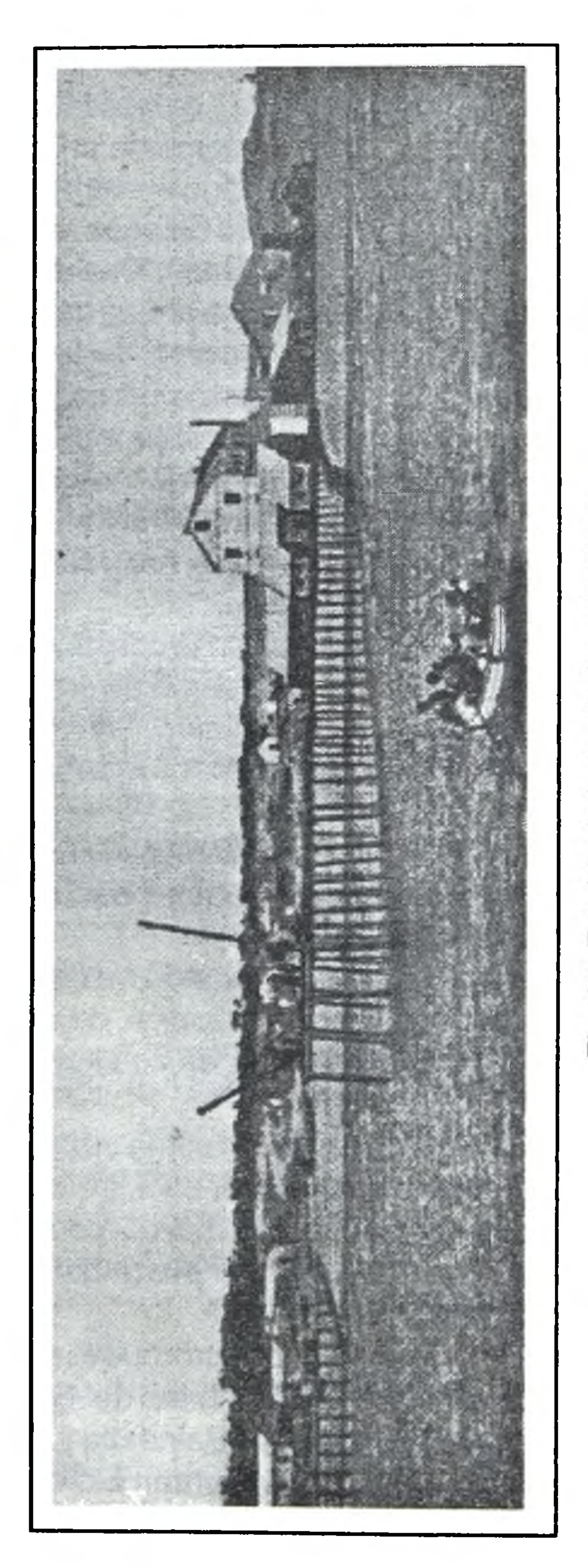


Fig. 36 Establecimiento de Cavallo Hnos.

pasó lo mismo; pero ha sido restaurado completamente.

Una vez terminado el contrato del molino harinero, todo aquello quedó en completo abandono, por espacio de varios años, en forma de ruina; hasta que últimamente, la parte que quedaba en pie, fue aprovechada por la municipalidad, para transformarla en un pequeño hotel.

A la parte de la playa donde desagua la turbera, por haberse establecido antiguamente otro molino, pero de agua, se le conocía con este nombre. Más tarde lo fue con el de. «Barrio Cavallo».

Como el curso de aquel estorbara el tránsito en esa zona hoy denominada «Las Delicias», hicieron construir en 1910 un pequeño puente, y a su vez se utilizó para la carretera a Punta del Este.

El año 1888, Julio Boeth se presentó proponiéndole a la J. E. A. de Maldonado, el establecimiento de un tranvía, que partiendo desde la plaza principal fuera a concluir en el paraje (hoy «Las Delicias») ; donde estaba establecido el muelle de hierro de Ambrosio Gómez, dueño también de la Calera del Sauce.

El referido tren se relacionaba con la construcción de un gran hotel destinado a alojar a los bañistas que fueran a veranear; y podían utilizar los vapores de la empresa pesquera recién instalada, que hacían diariamente sus viajes entre aquel puerto, Montevideo, Buenos Aires y viceversa.

El punto elegido por Boeth para levantarlo, era el terreno fiscal donde está ubicada la tradicional Torre del Vigía, y desde donde se disfrutaría del hermoso panorama del puerto.

El hotel iba a ser en su mayor parte de madera, elegante, extenso, con salón de baile, de canto, de conversación, de esgrima, de juegos, de lectura, departamento de baños calientes y de lluvia, café, billares, peluquería y tambo.

La suerte que no lo construyeron como se pensaba, en la proximidad de la torre. Bonita figura iba a hacer esta, frente al proyectado armatoste; tal como resultó - pero en punto mayor con la catedral de Montevideo, frente a los rascacielos que se le avecindaron, haciéndole perder el carácter de monumentalidad.

A fines del año siguiente hubo otro nuevo y grandioso proyecto, con el fin de beneficiar a los departamentos del Este.

Así lo determinaba la «Sociedad Balnearia y Fomento de Maldonado», que construiría en sus costas, un gran Hotel-Casino para proporcionar a los bañistas y turistas, toda clase de diversiones y pasatiempos.

Un pequeño teatro de verano y chalets bidependientes para familias. Arreglo de las grutas de Punta Ballena y demás paseos. Reunir en

el Casino salones espaciosos, para bailes, conciertos, juegos, lectura, conversación, etc., y un café restaurant de primer orden.

Establecer una línea de vapores que pusiera en comunicación Buenos Aires y Montevideo con el establecimiento y puerto de La Paloma.

Transporte del pescado hasta Buenos Aires y Montevideo. Apertura de una avenida de 30 metros de ancho con cuatro hileras de arboles, que uniera la playa con la ciudad de Maldonado; y tranvías u otros medios de conducción para pasajeros y mercancías.

Construcción de un establecimiento de sanidad, distante del balneario principal. Además figuraban otras importantes mejoras y proyectos que sería largo enumerar.

El domicilio legal de la sociedad anónima, estaba en Montevideo.

Su capital: tres millones de pesos oro, dividido en tres series de 10.000 acciones cada una y de 100 $ cada acción.

Un vecino de Montevideo, Isidoro Incháustegui, en 1900 pidió para fundar en esa costa un establecimiento balneario, que aunque relativamente modesto en su creación, una vez instalado, no cabía duda que tomaría mayor importancia.

Quería se le facultara levantar al costado Oeste del muelle de hierro, conocido por el de Ambrosio Gómez - hoy desaparecido - dos construcciones de madera, destinadas a los bañistas.

Uno debía de componerse de doce casillas para las señoras y el otro igualmente para los hombres, ubicado a 190 m., más al Oeste.

Le fue concedido, y aun subsiste la primera parte, sirviendo como vivienda veraniega.

Honorio P. Luque, presidente de la Compañía de tierras, canales y colonias, representante de varios capitalistas argentinos y uruguayos, se proponía construir un gran establecimiento balneario en terrenos situados sobre la costa de la Punta Ballena.

Con este propósito Luque se presenta a nuestro gobierno, solicitando la autorización correspondiente.

Los planos habían sido levantados por ingenieros que habían ido comisionados por la empresa.

Pensaban construir varias casas, chalets, un gran hotel y un ferrocarril local.

El año 1909, Agustín Vigliola solicita permiso para hacer un hotel en «Las Delicias».

Fuera del proyecto de Incháustegui no se realizó ninguno más.

De ahí que un periódico fernandino se lamentara: «El tiempo pasa y nada vemos que pueda demostrarnos sean un hecho los estableci-

mientos balnearios, que se proponen plantear en el puerto de esta ciudad. No tendrán la misma suerte que la pesquería y la salina? Esperemos.»

Y en verdad, el periodista no se hacía ilusiones, pues fracasaban siempre tan magnas empresas, destinadas a llevar el progreso y adelanto a aquella, entonces olvidada e importante zona.

Respecto al balneario primitivo de Maldonado, al seguirse cediendo nuevos permisos para construir casillas, se formó un pequeño pueblo ribereño, donde afluían los bañistas.

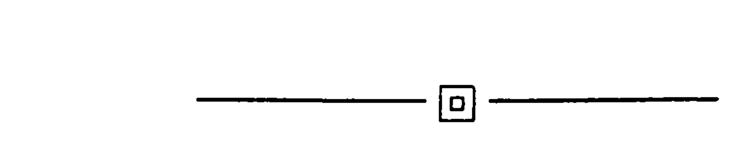
Se denominaba también, playa de «La Aguada» y en 1905, de «Las Delicias»; pero en esa época alguien pidió oficialmente, que se le diese el de «Barrio Porvenir»; mas no se le atendió.

En fin, el nombre que hoy lleva, se le atribuye a Braulio de Nava - redactor de «El Conciliador» desde 1887 al 1904, en la ciudad fernandina - quien al decir de continuo que la permanencia en aquel paraje, era una verdadera delicia, tal título le ha quedado.

El año 1916 en un periódico de la localidad se leía: «Creemos que Maldonado puede atraer una numerosa poblacion veraniega, si aprovechando la espléndida playa, bautizada con el sugestivo título de "Las Delicias", se levantara en sus inmediaciones, un regular hotel o en su defecto, pequeños «chalets», que serían fácilmente alquilados a los bañistas.»

Tales deseos, aunque tarde, se acaban de cumplir; pues hállanse allí ambas cosas, transformándose aquello como por encanto.

Sobre el lado Sud, entre el camino carretero y la costa del mar habían sido construidos muchos pequeños edificios; pero se les hizo retirar en 1913. La luz eléctrica fue instalada en Enero de 1919.



Cuando Francisco Piria fundó a su pueblo: Piriápolis, construyó en la costa un pequeño y rústico hotel, compuesto de maderámen, cubierto y forrado con chapas de hierro galvanizado, (fig. 37) para el servicio de su balneario.

En cambio, en ese mismo sitio fue levantado el monumental «Hotel de los Argentinos», rodeado de innumerables y suntuosos chalets.

Ernesto Villegas Suárez, recordando aquellos principios informaba lo siguiente:

«Entrando por la senda colorada, entre labradoritas rojas y claras, que conducía de Pan de Azúcar a la costa del mar, Francisco Piria levantó su carpa y se entregó de lleno a una obra gigantesca, de mérito innegable.

«Sus cuadrillas de peones fueron conquistando las arenas y las sierras, que escalaron para florestarlas, transformando los cerros mondos en pinares magníficos, en eucaliptales perfumados que se extienden hoy hasta la falda del Pan de Azúcar.»...

Un diario montevideano con razón refería: «Una de las figuras de



Fig. 37 Primer Hotel de Piriapolis

mayor relieve en las gestas fecundas del trabajo, uno de los hombres de más preclara concepción ante la suerte de sus afanes, una de las voluntades mejor organizadas puestas al servicio de empresas de verdadero aliento, era el señor Francisco Piria, creador absoluto de ese magnífico emporio de riqueza, de ese encantador refugio aristocrático que a buen título lleva la perduración de su nombre ilustre. (Fig.38).

«Su memoria debe ser perennemente loada por la gratitud de sus connacionales».

Pintos Marquez también confirmaba: Es el esfuerzo más grande realizado en el país por un solo hombre, para orgullo de todos. Es un mérito que nadie podrá disputarle a don Francisco Piria.

Lo mismo acaba de expresar Angel María Cusano:

«Piriápolis.. . fue la obra de la voluntad y la perseverancia de un hombre; de un hombre que encontró allí una serie de encantos naturales

y que, con un pujante dinamismo, creó en esa zona un balneario maravilloso.»

Fue en 1907 que Julio María Sosa presentó el proyecto autorizándole a Piria, la construcción y explotación de mi puerto en el paraje conocido por Puerto del Inglés (Depto. de Maldonado).

Para eso se le concedió la introducción libre de derechos de todos los materiales y útiles necesarios.

Después de 10 años volvía al estado, con el rescate de $ 200.000.



Fig. 38 Francisco Piria.

Es una ensenada que se halla al doblar la Punta Imán hacia el N. O., (Fig. 39), limitada por otra de piedras, llamada de Los Burros o de La Sierra; que demora de la primera al N. 22º O.

Su playa es limpia y se conoce con ese nombre, desde que los buques ingleses que hacían el tráfico exclusivo de negros en Buenos Aires, fondeaban en él a su retorno, a fin de cargar cueros vacunos; y para cuyo efecto tenían un pequeño muelle.

Esta ensenadita ofrece abrigo a los vientos del primer cuadrante, y en su orilla que es de arena dura y fina, hay 5 m a 7 1/2 m. de agua.

Según una descripción del año 1910, Piriápolis entonces ocupaba 4.700 cuadras, teniendo una legua de frente al mar, por legua y tercio de fondo; rodeada de cerros en forma de herradura. Con dos vastas playas interceptadas por dos altos cerros y una de ellas mide 30 cuadras lineales y la otra 20. Allí se encuentran pórfidos negros como azabache. Negros con manchas rojas y blancas. Rojos con manchas negras; verdes con manchas blancas, violáceas con manchas verdes; en fin se conocen más de 50 variedades a cual más bellas.

Entre los balnearios de nuestras costas del Este, en el departa-

mento de Maldonado, contando desde Solís Grande están los siguientes: Solís, Bella Vista, Las Flores, La Verde, Buenos Aires, Piriápolis, Las Delicias, Punta del Este, La Barra, Santa Mónica, Manantiales y José Ignacio.

En el departamento de Rocha: Garzón, Las Garzas, Solari, La Paloma, Costa Azul, Antoniópolis, La Paloma, San Antonio, Balizas, Atlántida, Aguas Dulces, Las Maravillas y La Coronilla.

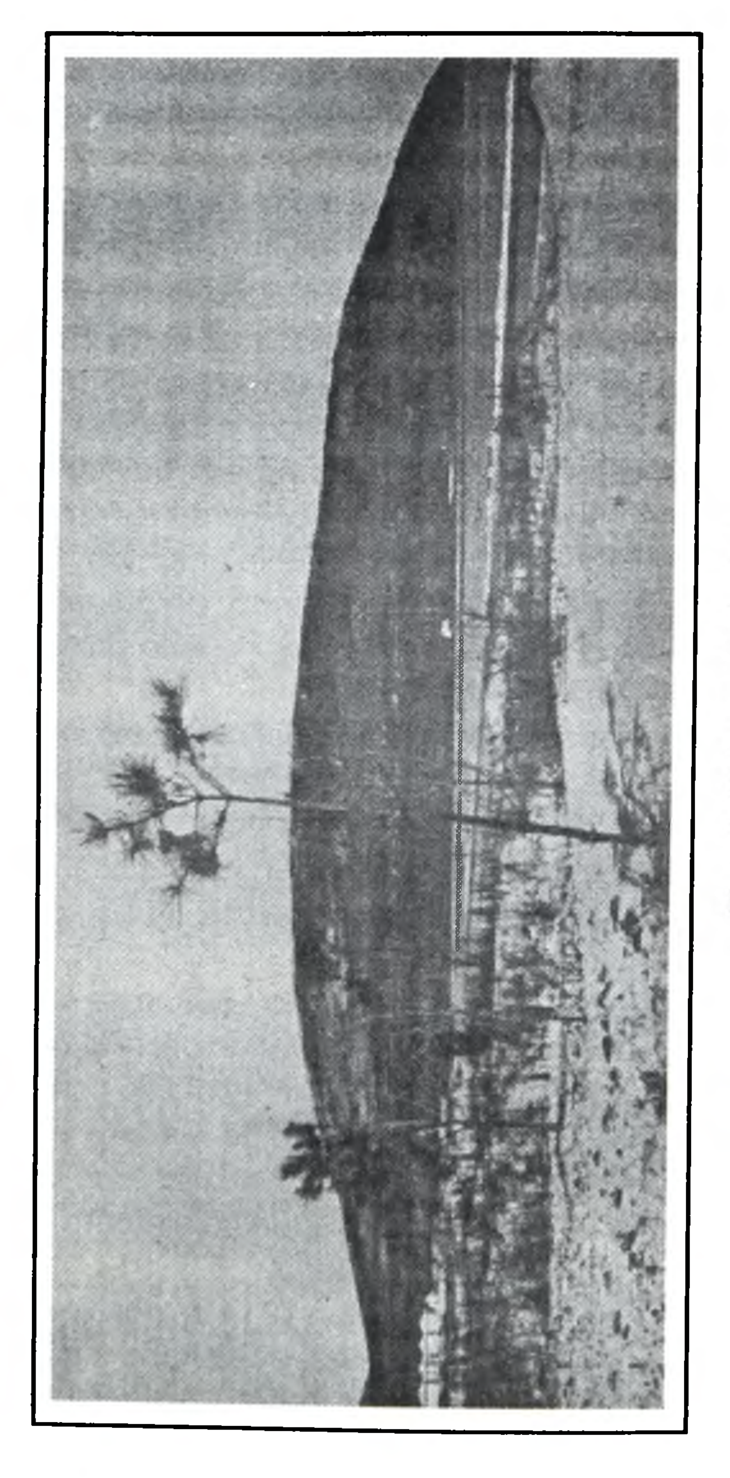


Fig. 39 El Cerro del Ingles

Las Turberas

El 19 de Junio de 1890 Joaquín F. Sánchez, solicitó la libre introducción de los materiales necesarios para una línea férrea sistema Decauville, destinados al servicio de explotación de una mina de carbón turba en Maldonado; pero ignoramos el resultado que tuvo.

Habiéndose pasado 7 años, aparece Silvestre Umerez, presentándose ante el Juzgado Nacional de Hacienda, con una nueva denuncia para ratificar sus legítimos derechos sobre esa misma una de turba «San Fernando»; que había sido anteriormente descubierta y registrada por él.

Comprendía una extensión de 180 hectáreas y se hallaba ubicada en la costa, a corta distancia de los niveles de Gómez y Cavallo.

Los trabajos en ella practicados la pusieron en condiciones de muy fácil explotación, dejando al descubierto una barranca de grandes bancos de turba, de más de doce metros dc altura.

Para llegar a este resultado, dedicóse desde el primer momento a fomentar el arbolado, con el objeto de impedir que las arenas voladoras cegasen las zanjas y pozos de los trabajos de extracción de aquella.

Año tras año luchó con el formidable enemigo. Pero al fin triunfa y aparecen, en lo que antes era un desierto, corpulentos eucaliptos que ahogaron los vientos sirviendo de valía; no sólo protegiendo la turbera «San Fernando», sino a Maldonado.

Umerez, por otra parte, además del mérito de ser el primer denunciante, tiene en su favor el asiduo empeño con que se había dedicado a infundir en el país y el extranjero, el conocimiento de ese combustible, cuyos efectos sólo él diera a conocer en la práctica, empleándolo con buen éxito en la calcinación de la piedra cal, tal como lo utilizara en un horno de su propiedad.

En un plano de Maldonado del año 1888, este aún figuraba.

Según «El Conciliador» de Maldonado del año 1897, Umerez para completar su obra de propaganda en beneficio de esa riqueza nacional, hizo practicar análisis en la Universidad de Madrid; y también remitió a Londres muestras de todas las turbas y arcillas que constituían las capas descubiertas, manteniéndose dispuesto siempre a comunicar a los que le solicitaran datos sobre la materia.

Habiéndose desencadenado en 1914 la gran guerra en Europa, el carbón y el «fuel-oil» escaseaban; así que al año siguiente fueron contratados los precitados yacimientos turberos -que Umerez tenía enton-

ces en sociedad con Durá y Novoa - a la empresa representada por el ingeniero Duque.

Se tiraron líneas de «Decauville» para el pasaje de las vagonetas, se construyeron grandes lavaderos de turba y se trajo una poderosa perforadora.

Estuvieron tres ingenieros que formaban parte del sindicato argentino y otro país.

Montadas importantes maquinarias continuó la explotación, descubriéndose merced a una labor de un centenar de obreros, enormes bancos de ese mismo combustible.

El buque argentino «Colomba» cargó 200 toneladas para Buenos Aires.

La referida turba daba el siguiente resultado: calorías, 4.500; peso específico, de 900 a 1.000; cenizas, de 20 a 28 por ciento; carbono, de 45 a 50 por ciento. No tenía azufre y daba 350 metros cúbicos de gas por cada 1.000 kilos.

Ahora bien, en 1917 la citada empresa debió haber pasado a otras manos por la llegada a Maldonado del ingeniero Bovet, que se decía estaba activando los preparativos para la nueva explotación de las turberas.

Con ese motivo «La Mañana» de Montevideo daba cuenta «que la empresa del gas de Buenos Aires, previendo las serias dificultades con que tendría que luchar para poder atender al suministro de aquel, se resolvía a explotar el subsuelo de dicha región».

Al hallarse - próximo a la bahía cerca del balneario de Punta del Este - grandes yacimientos de turba, se encontró que podrían dar alrededor de un millón de toneladas de combustible.

Habiéndose hecho serios ensayos con 600 toneladas, que fueron trasportadas a la usina bonaerense, pudo constatarse que producía gas de excelente calidad, en virtud de lo cual decidióse hacer la explotación en gran escala.

Por el momento, la empresa tenía la intención de llevar la cantidad de 6.000 toneladas mensuales.

Según los experimentos ya hechos, su calidad era excelente, pues no segregaba ninguna clase de ácidos nocivos que perjudicarían, como sucede con el gas que se extrae del carbón de leña, los calentadores, cocinas, etc., que funcionan con él.

La turba produce mucho más calorías que cualquier clase de leña; pero su aplicación en los grandes hornos industriales ofrece la dificultad de que, debido a que no tiene solidez, ni la consistencia de la hulla, el

tiraje de las altas chimeneas la absorbe y la arroja al exterior.»

A principios del año 1918 la sociedad antes citada, desistió de su propósito, porque los capitalistas argentinos Marcelino y Rafael Herrera Vega figuraban vendiendo con todos sus materiales, la concesión que explotaban a un importante sindicato con capitales uruguayos, representado por León Muñoz, Isidoro Lestrade, Juan Barbadora y Luis Valls.

Esta empresa se denominó: «Turberas Carboníferas de Maldonado.»

En fin, terminada la guerra el trabajo se paralizó, quedando abandonado todo cuanto encerraba; hasta que tiempo después fue vendido su material.

Laguna del Diario

Tomó este nombre porque en su vecindad se depositaba «la caballada precisa a la mano para el más pronto servicio diario», y donde existían ranchos y corrales para las mudas.

En el año 1810, Juan Mármol - que estuvo 5 años de mayordomo en la Estancia del Rey de Pan de Azúcar - al encontrarse cesante debido a la invasión inglesa, solicitó un terreno realengo y baldío de 60 cuadras cuadradas en el versante E. de la Punta Ballena, entre el camino real y la costa del mar. Las autoridades femandinas estuvieron de acuerdo en concedérselo, «por considerar que era muy conveniente se hiciera en él, algún establecimiento para servir de custodia y reparo de los caballos reyunos del diario de aquella plaza, que se pastoreaban en el rincón que forma la misma Punta de la Ballena.» (Así lo detalla un documento de la Escribanía de G. y Hacienda. N.º 71. Año 1810). Era en este predio donde estaba situado el «Corral del Rey», hoy desaparecido y que figura en el plano de dicha localidad, la vez que se hubo obtenido la salida del dominio fiscal.

En tiempos normales, la laguna tiene de extensión unos 3.000 mts. por 1.000 de ancho y está separada del mar, unos 100.

El buque holandés «El Mundo de Plata», durante su viaje en el año 1599, hallándose frente a la costa de Maldonado, se detuvo con intención de hacer aprovisionamiento de agua.

Una vez desembarcados, encuentran un arroyo de casi un cuarto de milla de largo y a un tiro de piedra de la costa.

Transportado un bote, por tierra, hasta él para echar sus redes;

pero solamente consiguieron cuatro pescados, por encontrarse un fondo de lama que casi llegaba a llenar la red.

Después, al ver nadar a unos cisnes pequeños, se apoderaron de dos.

La tierra firme en que situábase el arroyo de agua dulce, era al N. O. de la isla (Gorriti) cerca de la cual estaban anclados.

Como acaba de verse, en esa dirección tan solo se encuentra la laguna precitada, que los holandeses creyeron fuese un arroyo, por hallarse media desbordada.

Esto sucede siempre en los períodos muy lluviosos. Por ejemplo en el temporal de Santa Rosa, en Setiembre de 1876, la laguna se comunicó con el mar, produciéndose con la conjunción un estruendo semejante a un taponazo.

En Agosto de 1888 volvió a desbordarse, y la presión ejercida por la fuerza de las aguas, produjo el perforamiento del terreno arenoso que la separa de la costa; yendo a precipitarse en el mar con una fuerza extraordinaria.

La barra llegó a presentar un canal de una profundidad de 10 metros en toda su extensión. Ultimamente se abrió de nuevo.

En 1854 hubo un proyecto de canalización de aquella, para formar un puerto en su interior para los buques de cabotaje, y de los de ultramar de regular calado, que lo permitiera su fondo.

En 1874 la J. E. A. del departamento se presenta haciendo la misma propuesta, y explicando que ese refugio creado en la bahía sería de una necesidad incontestable, por su posición en la embocadura del Río de la Plata.

Habiéndose pasado 16 años, hubo otro proyecto, y al que el Poder Ejecutivo puso el cúmplase a la ley, que le autorizaba para contratar con los Sres. Porrit, Walkes y Cía. la construcción y explotación de dos diques secos y una dársena.

Esta debía tener 800 mts. de largo y 400 mts. de ancho, y unida a la bahía por medio de un canal de 50 mts. de ancho.

Ambas profundidades, no menos de 32 pies ingleses en mareas bajas ordinarias.

La entrada del canal se hallaría protegida por medio de un rompeolas exterior de 1.200 mts. de largo, como mínimo, y la concesión duraría 30 años.

El estudio minucioso de aquel lugar había sido llevado a cabo con anterioridad, por técnicos; y se estimaba el costo de las obras en cuatro millones setecientos mil pesos.

En fin, después de tantas propuestas y proyectos ninguno llegó a realizarse.

Faros

El faro de José Ignacio en el departamento de Maldonado, está a 26 metros y 10 c. sobre el nivel del piso. «Latitud 34º 50´ 38´´». «Longitud 54º 39´ 24´´.»

Luz blanca y fija y su plano focal se encuentra a 32 metros sobre el nivel del mar.

Su alcance luminoso, 14 millas. Es de tercer orden.

El faro del cabo Santa María, en el departamento de Rocha, fue librado al servicio público el 1º de Setiembre de 1874.

Su característica es, la de destello blanco prolongado cada minuto, y luz blanca fija en la corona superior. «Latitud 34º 40´ 01´´». «Longitud 54º 09´ 01´´».

Su alcance para los destellos, 20 millas y para la luz fija 10 millas. Su foco se encuentra a 41 m. 50 c. sobre el nivel del mar. Poder luminoso en bujías Violle, 24.000, con petróleo incandescente.

Al construirse en Mayo de 1872, se derrumbó su primera torre, estando ya bastante elevada; ocasionando la muerte a diez y siete operarios, donde aún yacen sepultados cerca del faro.

Reformado en 1911. (Del folleto «Rocha», 1931.)

El faro del Cabo Polonio está situado en el paraje denominado Castillos Grandes, en el departamento de Rocha. Tiene una altura de 26 m. 7 c. sobre el nivel del terreno, y el foco de la luz se encuentra a 40 m. 65 c. del nivel del mar. «Latitud 34.º 26´ 0.6´´». «Longitud 53º 48´ 2´´».

Su característica es, la de destellos blancos equidistantes cada doce segundos y su alcance luminoso 20 millas. Es de tercer orden. Fue puesto en servicio el 1º de Marzo de 1881.

Frente al cabo Polonio se encuentra la «Isla Encantada», que Daniel Granada describe así: «Los habitantes de la costa según Benjamín Sierra y Sierra, sobre todos los loberos, dan de este nombre una explicación supersticiosa.

Dicen y principalmente el capataz Cruz, que hace más de medio siglo habita en esa isla un casal de palomas blancas.

Y da el jefe de los loberos tal significación a este relato, que habiendo en cierta ocasión cazado una de las palomitas, la hizo soltar temeroso de que la prisión o muerte de la avecilla fuese causa de alguna desgracia.»

El tesoro

En la margen izquierda del arroyo de Maldonado, próxima a su desembocadura desagua una corriente de agua cristalina - semejante a la de «La Turbera» en «Las Delicias»- denominada manantial del tesoro.

Su nombre proviene porque en verdad, algo de eso debe haber subsistido.

Según una leyenda, un barco corsario viéndose perseguido penetró en el arroyo - esto sería tan solo durante una gran creciente - para poder ocultar sus caudales.

«Se asegura... y más de un cronista se ha hecho eco de la versión, que uno de los más famosos piratas, que en décima séptima centuria surcaban el océano, a la caza de presas, se vio obligado a una arribada forzosa al Río de la Plata, y que para salvarlo de las garras de sus perseguidores, enterró en los médanos de la costa de Maldonado, el valioso producto de sus presas marítimas. .. Como el pirata de la leyenda murió a manos de sus encarnizados perseguidores, el tesoro quedó enterrado... no habiendo faltado en varias ocasiones, personas que se hayan dedicado a rastrear el tesoro del pirata.» (221)

Ahora bien, el año 1888 llegan desde Maldonado a aquel entonces paraje solitario, 4 extranjeros, cuyo pailebot dejaron anclado en el puerto y pidieron autorización a la municipalidad local para buscar el tesoro.

Se les concedió. Instálanse con su carpa próximo al precitado manantial, y con unos largos caladores de hierro de 2 y tres metros, se dedicaron a sondear través de las arenas. La autoridad de la sección hizo colocar una guardia para vigilarles de cerca, por si aparecía algo; y así se pasaron unos tres meses, después de los cuales, el pailebot ya no estaba más en el puerto. Había levantado anclas sin dar cuenta a la Capitanía de Punta del Este, como consta en los libros de la aduana.

Seguramente debió haber sucedido que en uno de esos tanteos fuera localizado algo sólido en la orilla del médano. Por lo tanto debieron armar de nuevo la carpa sobre este mismo perímetro y ocultamente durante la noche, maniobrarían.

El rastro tardío de la ubicación del tesoro apareció tres años después, por casualidad; debido a las muchas lluvias y a una gran creciente del arroyo de Maldonado, cuyas aguas al retirarse desmoronaron la barranca de arena removida, e hicieron ensanchar el desagüe del manan-

---

(221) Julián O. Miranda. Maldonado Antiguo.

tial que viértese en aquel. Se trataba de una caldera o depósito cilíndrico de hierro, de más de dos metros de largo por uno de diámetro, como los usados a bordo para el agua potable. Y junto a ella varias cajas de plomo estañado, abiertas y utilizadas para el envase de la galleta marina en los barcos de vela.

Por hallarse en buen estado de conservación, el vecino del campo más próximo la llevó a su casa, donde enterrada de nuevo formó una cachimba.

Esto sucedía el año 1891 y es lo único que podemos atestiguar de ***visu*** respecto al titulado tesoro.

Según un periódico de Maldonado, otro caso sucedió el año 1893 en el campo entonces de la sucesión Martínez - arrendado por Sansinena - y hoy propiedad de la sucesión de Vicente Costa.

Un individuo que se ocupaba de la labranza, halló lo que podría llamarse un tesoro escondido. Al penetrar el arado, levantó un surtidor de plata en número de trescientas y tantas piezas de las llamadas recortadas.

Las batatas

San Carlos tuvo fama por un producto culinario - así como Paysandú con el postre chajá - el de los rosquetes volados, que se elaboraban en las principales casas de familia.

Era la consabida golosina para poder convidar a las visitas en el momento de servírseles el mate. Este, con las nuevas costumbres, ha ido desapareciendo y así también aquellos. (222)

Maldonado a su vez, obtuvo gran renombre por otra especialidad, pero vegetal, la de las batatas; (223) sobre todo las provenientes del Rincón del Diario.

Según Ambrosio Miranda, fueron introducidas de Málaga por Francisco Aguilar.

Tal vez sería cuando en 1811 compró tierras, casándose en segundas nupcias con una carolina, Catalina Píriz; y donde se dedicó al cultivo de su quinta «La Florida», célebre por la variedad de su excelente fruta.

De las batatas hay dos variedades: la colorada y la blanca, que es la especialidad más apetecida.

---

(222) Para no perderse la tradición, hace algún tiempo, nos dirigimos a una señora carolina, más que octogenaria y maestra en ese sentido, y conseguimos la receta.

(223) Ipomaca batatas. Lamark. Batata, voz americana. Su pulpa es tierna, harinosa, azucarada y aromática. En España se conoce con el nombre de batata de Málaga.

Tiene la particularidad que al partírsele, su interior es de un color bien morado, y ya sea en dulce o asadas en el horno son exquisitas.

Según Miranda, existía una quinta llamada de «las gallegas», famosa porque en ella se cosechaban de éstas y cuya semilla se había perdido.

Entre los muchos agricultores, el que llegó a conservar hasta los últimos tiempos una mayor clientela, fue un tal Ferreira, del citado Rincón y cuya familia veníase sucediendo desde un principio, en este cultivo.

Perduraron en la venta, así como otros, hasta que -como ha dicho - degenerando completamente, se desacreditó su fama.

Al preguntarle a un paisano viejo de la localidad, a que se debería, me responde: «Mire, pa mi gusto la culpa la tienen los moniatos, (224) por haberse casado con las batatas.

Y en verdad que su sospecha era bien razonable, pues debido a la importación de aquellos a nuestro país, al ser plantados los unos en proximidad de las otras terminaron por desarrollar un producto híbrido e insulso.

Como una constatación, en una revista agrícola leimos:

que era conveniente saber por ejemplo, que las sandías no deben ser plantadas en las proximidades de un cultivo de zapallos, melones o pepinos.

Por lo tanto, podría asegurarse que por tal causa debió perder todo su mérito el precitado tubérculo, tan beneficioso para los agricultores de la comarca fernandina y tan apetecido por los gourmands.

Buscando en una estadística del departamento de Maldonado de 1878, solamente figuraban entre los productos cosechados, 300 fanegas de batatas y que se habían plantado 149 cuadras cuadradas de estas mismas.

Como en esa época no se conocían los boniatos, de ahí que no se hiciera mención de ellos en la lista publicada, y en que anotábanse las demás variedades de productos vegetales comestibles de toda índole.

Haciendo indagaciones por intermedio de un antiguo agricultor fernandino, vinimos a enterarnos que Domingo Montañez, siendo teniente alcalde, había recibido de Montevideo, hará unos 60 años, varias bolsas de boniatos, con el encargo de hacer la propaganda para su cultivo.

Al principio casi nadie se dedicó, pero cuando vieron el beneficio que reportaba, se hizo una gran demanda de ellos.

(224) Solanum Commersonii. Es muy semejante a la batata, pero más rústica y más resistente a las influencias atmosféricas. Son muchas las especies que se cultivan en América y Europa.

Por consecuencia y lo repetimos, desde entonces debe haber empezado a alterarse la calidad especial del otro tubérculo antes citado.



Ahora bien, las batatas que Aguilar hiciera venir de Málaga no eran verdaderamente oriundas de España, sino de la América Meridional.

Su origen sud-americano ha sido confirmado por botánicos modernos. (225). En el Perú su cultivo es antiquísimo, como se infiere de la existencia de vasos funerarios de terra - cotta, que representan la raíz; y la mención que hace el Inca Garcilaso de la Vega, quien la cita bajo el nombre quichúa de «apichú». (226)

Fueron halladas por Alvar Núñez Cabeza de Vaca, según su relato, cuando el año 1541, cruzara desde Santa Catalina a la Asunción. «En la ribera del cual (El Iguazú) está muy poblada (de Guaraníes) y es la más rica gente de toda aquella tierra y provincia, de labrar y criar... y tienen en el río gran pesquería y siembran y recogen mucho maíz, batatas...». Agrega que en otras partes salían a recibirlos «cargados de ambos productos.»

Beaumont en su viaje el año 1824 vio que en el mercado de Buenos Aires se encontraban en venta - sweet potatos - patatas dulces, y que «era un plato favorito entre los nativos, ya hervida o asada como nuestras papas. Tenían la forma de un pepino y eran blancas o coloradas; siendo las primeras las más chicas y más perfumadas.»

En la Bolsa de Comercio de Montevideo, en el mes de Julio de 1869, estuvo expuesta como una curiosidad, una batata dulce proveniente de Santa Rosa (depto. del Salto).

Su forma era casi esférica y pesaba 7 libras (poco más de tres kilos).

Si esto les llamaba la atención, cual no sería su asombro si hubieran visto la que figuró en la Exposición Continental de Buenos Aires en 1882, enviada por la provincia de Corrientes!

Era de la variedad colorada y pesaba nada menos que cuarenta y

---

(225) N. J. Vivilow: Entre las plantas cultivadas más importantes introducidas en el viejo mundo, originarias del Sud América, está entre otras, la batata.
(226) L. R. Parodi: Plantas sud-americanas cultivadas en la provincia de Jujuy. Revista G. A. E. A. Buenos Aires. t. IV, pág. 23. año 1932.

tres libras (veinte kilos).

La zona más privilegiada para su cultivo en el departamento de Maldonado y como se ha dicho antes, fue la del Rincón del Diario, entre la laguna de este mismo nombre y la Punta Ballena.

Son «las mejores tierras. . . que existen en aquellos parajes; tierras negras, sueltas y muy fértiles, superiores a cualquiera de las que se encuentran en otros lugares de la comarca» donde Javier de Viana fundara a Maldonado la primera vez, y permaneciera apenas unos dos años antes de ser trasladada a su actual emplazamiento. (227)

Habiéndose retirado la poca gente establecida, aquella extensión de campo le fue otorgada a Isidro García; pero las autoridades, seguramente por la proximidad y comodidad que prestaba, la retuvieron para sí.

En Febrero de 1815, Mateo Cruzado, nieto del precitado García, queriendo reivindicar sus derechos como heredero, se presenta ante el alcalde ordinario; y con todas las pruebas que expone, entra en posesión de lo solicitado. (228).

---

(227) Atilio Cassinelli. Fundación de Maldonado. «La Mañana» Octubre 24 de 1926.

(228) «El terreno llamado ahora Rincón del Diario, no fue en los principios de la fundación de Maldonado, más que un rincón desierto, y en semejante estado fue dado o señalado a mi finado abuelo para chácara... Ahora pues... la urgente disposición del Iltre. Capt. Don Lázaro Mendinueta para depósito en dho. Rincón, fuese de agrado o por fuerza, la Cavallada precisa a la mano, para el más pronto servicio, entrar y salir con libertad, podrán influir en algo contra la propiedad y derecho q.e mi finado abuelo tuvo a este terreno?»

Archivo General de la Nación. Montevideo. Libro 289, pág. 133.

Antiguo Cabo Santa María - Punta del Este

Según Schuller, Américo Vespucio en su primer viaje a la costa del Brasil (1501 - 1502) descubrió el Cabo de Santa María (Punta del Este).

Los navegantes (229) que le siguieron fueron: Juan Díaz de Solis, el 2 de Febrero de 1516. Magallanes el 10 de Enero de 1520. Diego García (que acompañó a Solís en su primer viaje) en 1526. Sebastián Gaboto el 21 de Febrero de 1527. Martin Alfonso de Souza el 14 de Octubre de 1531. Pedro de Mendoza, en 1536. Juan Ortíz de Zárate el 17 de Octubre de 1572. Francisco Drake en 1578. Juan Drake en 1581. Laurencio Bicker en 1599.

En el mapa de Maillolo del 1527 figura aquella península con el nombre de: Cabo de Santa María do Bon Desio. En el de Roebel: Cabo del Buen Deseo y en el de Gaboto en 1544: Santa María de Candelaria.

Valdés de la Vanda y Fernández Camiña en 1600, cuando del lado E. «en una punta que hace a la mar en tierra firme, saltaron en tierra. . . halláronla muy buena para dar todo lo que le sembraren y tiene muchas yerbas buenas, y buscaron asta la vanda del mar y no se halló rastros de cosa ninguna, salvo de venados.» Los indígenas al verlos, debieron retirarse.

Solís al pasar, notó que ya desde este punto de la costa, bajas dunas se prolongaban hacia el S. O.

Zabala en su informe elevado al virrey de Lima en 1730, también

(229) *«Si bien existen vagas referencias a viajes anteriores de armadas portuguesas, lo positivo es que nada adelantan». Horacio Arredondo (h.). Maldonado y sus fortificaciones. 'Revista de la sociedad «Amigos de la Arqueología». Montevideo. t. III, p. 217.*

pudo persuadirse, que todo aquel terreno y en mucha distancia, era incapaz de población alguna por las montañas de arena que estaba cubierto.

El padre Lozano en fecha anterior, hizo recordar que hacía mucho más de medio siglo que, el tal cabo situado en 35º había resultado ser bien célebre entre los cosmógrafos, por las controversias movidas con ardor grande entre las coronas de Castilla y Portugal.

Según Groussac: desde principios del siglo XIX - y singularmente después de 1811, en cuya fecha la edición inglesa de «Colombia prima», de Darcy Delarochette, vulgarizó los datos aceptados por este geógrafo - desaparecía por completo de los atlas y mapas de Sud América, la designación de Punta del Este de Maldonado, como cabo de Santa María, aplicándose en lo sucesivo y sin divergencia a la punta de Rocha.

La primera considérase como el límite setentrional de la embocadura del Río de la Plata y así lo han comprendido los geógrafos ingleses, puesto que en la carta de este río, publicada en 1857 por el almirantazgo, le dan por limites al N. la Punta del Este y al S. la Punta Rasa.

Hasta 1824 ningún buque a vapor había surcado aquellas aguas.

El primero fue uno venido de Inglaterra en Noviembre de ese año, denominado: «Vapor».

En 1834 la barca norteamericana «Potomac» de 164 toneladas, procedente de Baltimore, con cargamento de harina, y en 1840 se volvía a ver otro buque semejante, la barca francesa «Tonerre».



Punta del Este es una lonja de tierra de más de 2 Kilómetros (Fig. 40), y termina con un pequeño promontorio de 16 metros de altura; y en remotísimos tiempos debió de constituir una verdadera isla, al hallarse las aguas de la bahía en comunicación con la costa Sur. Sólo faltan para ello unos 445 metros de extensión. En este mismo perímetro arenoso, fue donde los brasileños - para atrincherarse - pudieron excavar una zanja que cruzaba en lo más angosto del terreno de playa a playa. Es decir en la parte que deberá terminar la formación rocosa de la supuesta costa en cuestión.

«No es necesario ser gran geólogo para advertir que... era una pequeña isla como la de Gorriti y quedó unida a la tierra por las arenas

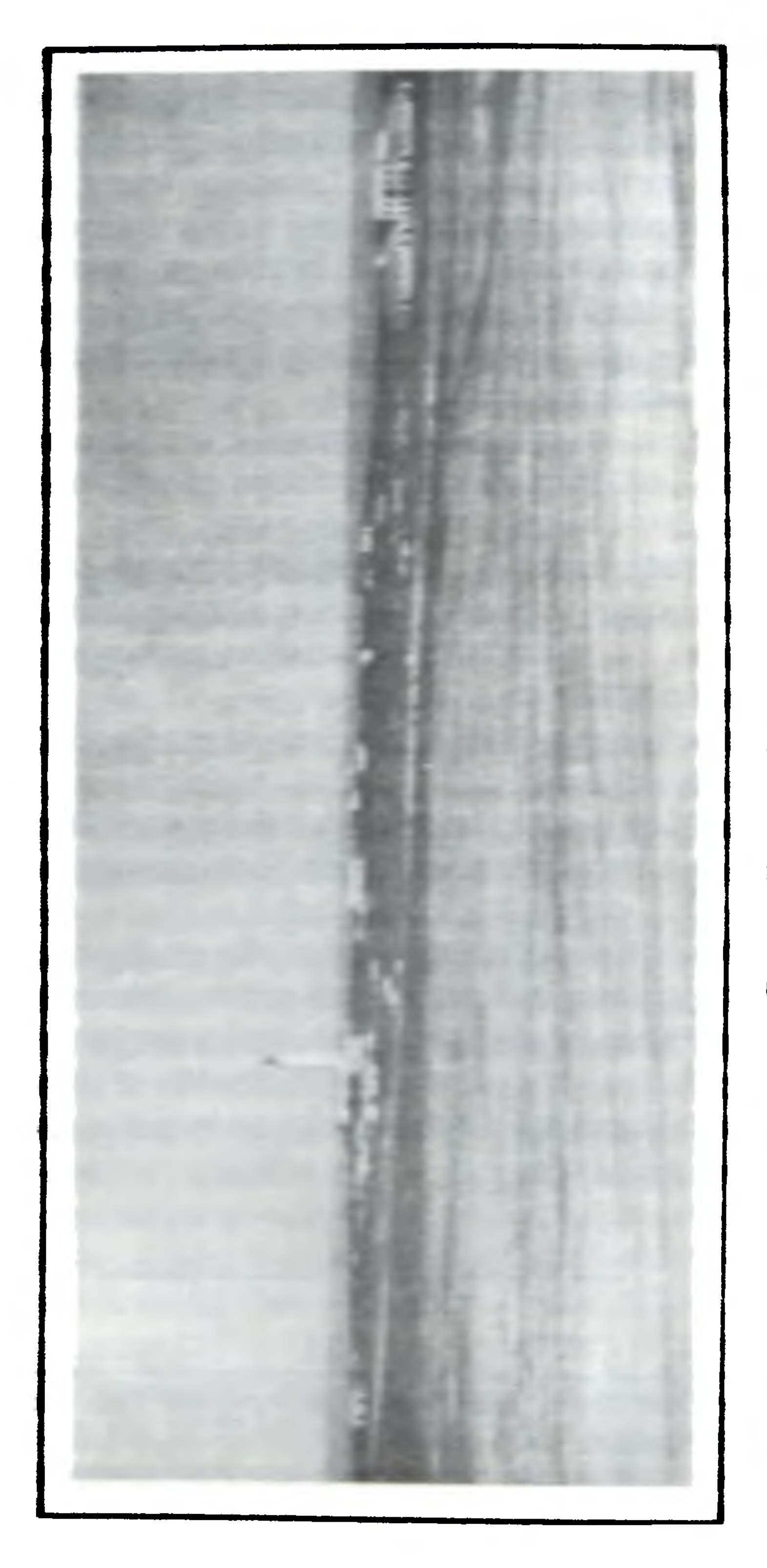


Fig. 40 Punta del Este en 1903

de los grandes médanos que traían los vientos.» (230)

A este respecto existe un dato curioso, y es que en ninguna otra parte y solamente en el citado trayecto se encontraran descubiertas, extensiones de arena solidificada y bastante resistente.

Tanto, que un constructor establecido en aquel paraje - Rafael Terni - extrajo una gran cantidad de ella. Tallada en forma de bloques rectangulares los empleaba para las paredes de las viviendas de poco costo.

Pero la prueba más palmaria la tuvimos, cuando se hicieron los pozos para construir los pilares de hormigón del rascacielo, destinado al «Miguez Hotel», ubicado en el borde de la precitada planicie o garganta, donde debió existir la primitiva costa.

En todos ellos y a la profundidad de casi cuatro metros apareció la roca granítica, (231) cubierta por grandes cantos rodados de variadas dimensiones.

Según referencias de un antiguo vecino de Maldonado, Manuel Cuervo, toda la parte alta de la Península, estaba cubierta de reboledas de paja brava de penacho (232), cardales y numerosos arbustos de espina de la cruz. (233)

Los mismos que Valdés de la Vanda, el año 1600 también encontrara en la Isla de Gorriti.

Después de haber desaparecido tales malezas transformóse Punta del Este, en un vasto gramillar donde podía sustentarse numeroso ganado.

El mismo Emir Arslan agregaba: «Su configuración parecida a la de una isla permite que el mar temple el aire e impida los cambios bruscos de temperatura. Durante mi larga permanencia en Europa, he conocido casi todas las playas del viejo continente. Y bien, ninguna puede rivalizar con la Punta del Este, pues que en todas, la playa es una, mientras que en esta es variada.»



(230) El emir Emin Arslan. Impresiones de Punta del Este. Jesús Cubela. Playas Uruguayas. Montevideo, 1920 pág.14.

(231) «Las Puntas del José Ignacio - entre la laguna del mismo nombre y la Laguna de Garzón - y del Este, están constituídas por roca granítica, mientras que en la Punta Ballena se termina el cordón cuarcítico del Abra de Perdomo. (Estudios geomorfológicos y geológicos por Karl Walter. Revista del Instituto Hist. y Geográfico del Uruguay. Montevideo. t.III Nº 1 1923.

(232) Gynerium argentum.

(233) Ceilletia cruciata.

Los Indígenas



En sitio privilegiado, como habitat de los indígenas, debió de ser Punta del Este; por su temperatura excepcional y hallarse en sus costas abundancia de peces.

Allá por el año 1893 todavía existían varios grandes paraderos en la subida y en toda la ladera frente a la Playa Mansa, así como también en las proximidades hoy ocupadas en su mayor parte, por los pinares, en la ensenada de la bahía.

Siendo contados los coleccionistas que llegaban a aquellas olvidadas y desiertas zonas, como ser: Punta del Este, costas de la playa San Rafael, La Barra, Manantiales, etc.; pudimos reunir innumerables y variados ejemplares líticos, durante algunas décadas ; los que se hallan en nuestro museo Histórico Nacional.

Gregorio Funes dice, que los charrúas vieron pasar por la primera vez, en 1508, los veleros europeos y. . . en adelante tuvieron a la vista sin cesar, nuevas expediciones que se sucedían rápidamente.

Según se detalla: «cuando Juan Díaz de Solís fondeó su nave en la Bahía que limitan Punta del Este y Punta Ballena, en 1516, las costas estaban habitadas por los indios Charrúas, agrupados en pequeñas tribus. De sus paraderos se hallaron vestigios inconfundibles.

En la garganta de la Punta del Este, donde esta se une a los médanos y más precisamente en las proximidades de la casilla del cable submarino, recogimos allá por el año 1879, y tan sólo en dos horas de tarea, un centenar de piezas de piedra labrada por los aborígenes: morteros, boleadoras, puntas de flecha, mazas, pulidores, etc.

Todo aquello y mucho más estaba diseminado sobre una superfi-

cie de tierra dura, negra y lisa, que antes había cubierto la arena y que en aquel día se hallaba completamente libre de ella, por efecto de los fuertes vientos del Sur...

Poco tiempo después anduvo por allá varias veces... José H. Figueira (234), quien hizo un buen acopio... como asimismo otras personas entendidas en materia de arqueología.

Todo hace presumir que el paradero de Punta del Este es uno que acusa una permanencia más prolongada de las tribus». (235)

Diego García en ese mismo punto no las vio: «En toda esta costa no parece Indio ni al rededor del Cabo, mas de luego ay adelante... una generación que se llama los Chaurrucies questos, no comen carne humana, mantienense de pescado o caza de otra cosa no viven ...» (236)

Cuando el barco del capitán Riquelme en viaje de la Asunción para España se perdió en la bahía de Maldonado, en 1548, temían «al peligro y riesgo de venir todos a poder de los indios de aquella tierra, que son los charruas crueles y bárbaros». Después «al tomar la costa, adonde luego acudieron los indios que corren por toda ella...» y más adelante agrega: «Y cerca del día prendieron dos indios pescadores».

También Pedro Sarmiento cuenta, que un buque inglés en 1581, naufragó entre la Isla de Lobos y tierra firme; pero al bajar la gente «los indios los truxeron consigo, salvandose el capitán, el piloto y otro que huyeron en una canoa río arriba».

Valdés de la Vanda en 1600 encontró que había «alrededor de la laguna (del Diario), poblaciones de indios y se vieron algunos y por eso volvieron a retirarse al batél y otro día apareció un indio junto a la playa, grande de cuerpo y por estar muy metido la tierra adentro no se habló con él».

Siendo los indígenas aficionados a la pesca, la razón de la permanencia allí, era corroborada por Rui Díaz de Guzmán en 1612 «Este de Maldonado es buen puerto y tiene a tierra firme una laguna de mucha pesquería; corren toda esta los indios charrúas de aquella costa, que es gente muy dispuesta y crecida, la cual no se sustenta de otra cosa, sino de caza y pescado...».

Esa abundancia de peces debía coincidir con las excesivas lluvias y haberse colmado la laguna, haciéndola unir con el mar.

---

(234) Nos contaba su hermano, que entonces al ser cargado a bordo, por los marineros, un pesado cajón, repleto de estos objetos, desde la escalera del muelle, se cayó al agua. C.S..

(235) Américo Pintos Márquez. «Maldonado» 1930. pág. 5

(236) Carta de Diego García. Memoria de su viaje. 1526.

Lo mismo sucede en la de José Ignacio, donde establecida la canal penetran grandes cantidades, sobre todo de corbinas negras, en busca de los cangrejos que en ella pululan en cantidades asombrosas.

Mas, llegado el momento en que cesa la correntada, que aprisionadas. Son las llamadas «bagualas», que pueden alcanzar el tamañio de 1 m. 30 cms. (Pogonias Chromis. Lineo).

Entonces como el agua se vuelve salobre, aquéllas ambulan atontadas, nadando con la espina dorsal a la vista; y es cuando los pescadores las pueden arponear o chucear con gran facilidad. Después las charquean secándolas al sol.

¿Sería a las mismas que Azara se refería?: «En Santa Fé algunas personas hacían secar el pescado para venderlo en Buenos Aires, como bacalao; pero las curbinas que se hacían secar del lado de Maldonado eran mucho mejores.»

No obstante, fuera de la circunstancia señalada por las excesivas lluvias, abundan allí pejerreyes, lisas, piabas, dentudos, etc.

Transcurrido más de un siglo - como se vera - no llevaban el nombre de charrúas los ocupantes de aquella zona.

En mi oficio (237) que el brigadier José da Silva Paes, el 2 de Febrero de 1737 le dirige al general Gomes Freire de Andrade informando del arribo al puerto de Maldonado; entre otras cosas, le refiere, que al segundo día, encontrándose en la costa, se le acercaron dos peones castellanos, enviados por los caciques de los Minuanos, para decirle que deseaban comerciar con ellos y mantener relaciones amistosas.

Como vinieran a caballo, aprovechando de esto, él con su criado Antonio Martino penetraron como media legua hacia el interior - más adelante del manantial de agua (La Turbera) y donde vio extensas campiñas como para la ganadería. Así como también la Punta del Este, que formaba una garganta y contenía admirables terrenos donde poderse acomodar más de 4.000 ***cazaes***.

Después de visitar todo minuciosamente les mandamos dar algún aguardiente (caña) y tabaco para tenerlos contentos; prometiéndonos que volverían con el cacique al dia siguiente.

Pasaron dos, y al tercero, mientras hallábase su gente en tierra haciendo acopio de agua; no obstante estar escoltada por un piquete - de 20 dragones y la artillería del yate - vieron acercarse a unos 25 jinetes.

Desconfiando que pudiera aparecer un número mayor y los mo-

---

(237) Inventario dos Documentos relativos ao Brasil por Eduardo de Castro e Almeida.Río Janeiro. 1921. t. VIII, pág.333.

lestase, da la orden para que zarparan lanchas armadas con metralla, tripuladas con 20 soldados más; y él también fue para dar las ordenes necesarias.

Al acercarse a la costa vieron a dos jinetes junto al soldado de guardia, los que informaron hallarse el cacique en las inmediaciones, con deseos de hablarle. Se hizo venir toda su gente, provista con arcos y flechas, y aquél, en su idioma, explicó que el motivo de su presencia era para saber si se les acogería como amigos.

Se aseguró que así él lo haría y lo mismo su tropa, pues deseábase conservar con ellos buenas relaciones, a fin de que les agenciaran algún ganado. En contracambio tendrían ropas y cuanto quisieren.

Por consiguiente hizo traer de a bordo camisas para todos - la que nunca habían usado - aguardiente (caña), fariña, un recado para el cacique (que le dijeron gobernaba 30 toldos), un traje calzado y pañuelos para el pescuezo.

Al cacique, en su presencia lo ataviaron como a un rey de ***monilongo,*** y del que no se diferenciaba por su brutalidad.

Todos se marcharon muy satisfechos, prometiendo que en caso de no conducir el ganado en pie, debido a ser descubiertos por los guardias, llevarían las reses carneadas. Por ese trabajo se les aseguró que serían bien pagos.

Como no volvieran, desconfiando que se tratara de espías, cada vez que iba la gente a la costa, se la hacía acompañar por una buena escolta y lanchas armadas. Así, en caso de que aconteciera algo, tendría protección y dónde poderse embarcar.

Doce años después el nombre de los charrúas no figuraba más en aquellas costas, y sí el de los minuanes; situados estos últimos entre el Atlántico y el Rió Negro. (238)

Esto no sería de extrañar, pues como asegura Francisco Bauzá desde un principio ambas tribus habían sido muy unidas, siendo los minuanos «Tan pertinaces como los charrúas, con quienes - más tarde - concertaron las bases de la alianza que debia confundirles en un solo pueblo ... , y fueran conocidos en el futuro bajo una denominación».

De ahí que siguiera subsistiendo únicamente la de los minuanes.



(238) Según un mapa de las Misiones de la Compañía de Jesús, del año 1749, ya los daba como establecidos en aquellas regiones.
Cartografía Jesuítica del Rio de la Plata, por el P. Guillermo Furlong Cárdiff. S. J. Buenos Aires. 1936. Mapa Nº 32.

Fuera de la variedad de objetos detallados, por Pintos Marquez, nunca tuvimos ocasión como él de hallar ninguna flecha en ese paraje.

Unicamente las conseguimos de variados tipos en la meseta donde después edificara su chalet Alonso Pérez, próximo al Bosque Municipal.

Al ser habitada Punta del Este, durante tantas generaciones de indígenas, tenía que haber aparecido mayor número de ellas.

Siendo el pedernal el complemento de toda arma de chispa, lo enviaban desde Europa. (239) Pero pensándolo bien, cada vez que el referido matetial escaseara, se podía subsanar perfectamente su falta, mediante una punta de flecha entera o partida.

Otro gasto mayor de éstas lo habrían hecho las milicias de diversas naciones y particulares establecidos o de paso; quienes debiendo utilizar sus armas de fuego, o tener que encender el cigarro, se servirian para ello del yesquero, consistente en la extremidad de una guampa de vacuno o la cola de un tatú. (240)

Hoy el progreso edilicio y las plantaciones, han hecho desaparecer todos los espacios en que se podrían seguir encontrando objetos étnicos, y esto mismo tuvimos oportunidad de comprobarlo.

Habiendo pasado varios años sin recorrer la rinconada de la Playa San Rafael, fuimos hasta ella.

«El paradero que se halla próximo a la barra del arroyo Maldonado en su margen derecha, situado sobre un lecho de arcilla, medio cubierto por los médanos que lo flanquean...Un fuerte viento o una lluvia que provoque abundante arrastre de aguas, bastan para poner en descubierto hermosas piezas... como una protesta o una justificación ante la posteridad, de la tribu extinta... que talló y pulió la piedra y el hueso,amasó y dió forma a la arcilla... (241)

Y en verdad, fué donde apareciera tiempo atrás el ejemplar de punta de flecha que José H. Figueira calificara: como «una magnífica pieza de semi-ópalo verde. Puede considerarse como una de las puntas de flecha más perfecta que se conocen». (242)

También, al pie de sus más altas dunas, se había formado un pe-

---

(239) Manifestaba José I. de la quintana en 1775, que entre los pertrechos... que faltaban para el uso de Maldonado y la isla, eran: «Piedras de chispa de fusil q. qs. 3. Id par a pistola q. qs. 3».En 1793 se enviaban: «Dos cajones cartuchos, 1500 piedras de chispa de fusil y 500 de pistola».

(240) Dasypus novemcintus. Linn.

(241) Atilio Cassinelli. Maldonado en el Siglo XVIII. Revista Histórica. Montevideo. t. XI. Año 1923. pág. 1242.

(242) Siendo de pertenencia de Pedro Risso, se le pidió prestada, para exponerla junto con otros objetos indígenas en la Exposición Histórica Americana de Madrid en 1892. y no le fue devuelta.

queño valle donde aparecieron esparcidos y al descubierto, numerosos fragmentos de alfarería; (243) los que hállanse en nuestra colección, en el Museo H. Nacional. (Figura 41).

Pues bien, volviendo a lo expresado antes, continuaremos con la visita a la rinconada de la barra del arroyo de Maldonado.

Traspasando un alambrado, nos dirigimos derechamente hacia los paraderos aludidos y no pudimos reconocerlos, tal era el cambio experimentado. Todo cuanto divisábamos estaba cubierto por gramillares (244) y otras variedades de arbustos.

¿La causa? Por la sencilla razón que dentro de aquella área hacía tiempo que ya no circulaba la hacienda vacuna, caballar ni ovina.

Estas, además de extirpar la escasa vegetación antes existente,

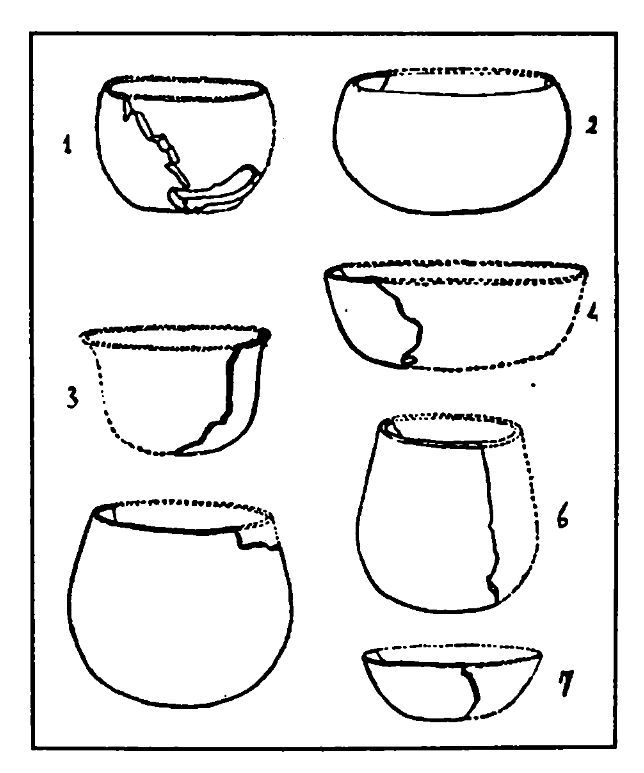


Figura 41: Alfarería del Rincón de San Rafael.

destruían con sus cascos y pezuñas, las débiles raíces que la sustentaba.

Por consiguiente, las arenas, pudiendo ser movilizadas por los vientos huracanados, solían dejar ciertas zonas de terreno firme al descubierto; y en otras, reunirlas para ir formando los médanos.

(243) N.º 1, Diámetro 24 1/2 c. Altura 17 c. N.º 3, D. 19 1/2 A.12 c. Nº 4, D. 23 c. A, 8 c. Nº 5, D. 23 c. A. 20 c. Nº 6, D. 17 c. A. 21 c. Nº 7, D. 24 1/2 c. A. 8 c. La del Nº 2, D. 22 1/ 2 c. A. 14 c., procede de la ensenada del puerto de Maldonado.
(244) Stenotaphrum Americanum Sohrank.

Alejandro Canstatt en 1881 así informaba: «La vegetación que presenta el Rincón de San Rafael es, pobre en la mayor parte del terreno; pero también es preciso tener en cuenta el gran número de animales que pacen en él; a esto indudablemente se debe la pobreza de vegetación que se nota...», y tal cosa perduraba desde hacía más de dos siglos.

Juan Arias de Saavedra, habiendo sido encargado de ir a reconocer las costas de Maldonado, el año 1673, cuenta que «recorriendo la tierra firme... vieron Ganados Bacunos de que se infiere que la super abundancia del Ganado de aquella parte por lo mucho que ha multiplicado lo ha extendido a los extremos y cercanía de la mar, de que se infiere que la tierra adentro avía mucho más...»

Transcurrido otro siglo, el abad Pernetty también refiere: «La costa de Maldonado se presenta, en toda su extensión, cubierta de dunas de arena... escasa es la vegetación que allí puede distinguirse; en cambio se ven grandes tropas de animales, prinsipalmente vacunos y caballares...».

Veinte años más tarde, Santiago de Liniers en su exposición al rey, calculaba en más de 600.000 cabezas de aquel ganado, existente en las estancias comprendidas desde Maldonado a Pando.

En cuanto a la indicación hecha por Arias de Saavedra, al encontrar gran cantidad de haciendas en la cercanía del mar, tal vez ignorase la predilección que tienen por los pastos impregnados por los vientos salitrosos.



En Punta del Este, cuando se remueven las tierras o se hacen zanjeados en las calles, suelen aparecer algunos buenos y bien conservados ejemplares líticos de nuestros aborígenes.

Lo mismo sucedió cuando se empezó a construir la aduana y el edificio del Instituto de Pesca.

En el tiempo en que sólo habían unas pocas casas y se podía circular libremente, descubrimos algunos de ellos en el paradero de la Playa Mansa o El Plato.

La primera vez que tuvimos noticia de haberse exhumado restos humanos, fué en la manzana 45, solar a..

Buscando en la parte más alta de la referida playa, entre las arenas removidas por las ruedas de los vehículos, apareció medio cráneo bastante corupleto (Fig. 42) y un maxilar. A breve distancia vimos asomar un parietal, que formaba parte del cráneo (Fig. 43), de un esqueleto incompleto, que yacía en forma desordenada.

Haciendo excavar a su alrededor a poca profundidad se puso en descubierto otro esqueleto con las rodillas plegadas contra el pecho, recostado sobre su derecha y la cabeza hacia el poniente.

Pero debido a su permanencia bajo la arena y la humedad, al ponerse en contacto con el aire, se produjo en breves horas, una disgregación de los tejidos esponjosos, quedando únicamente algunas de las partes más compactas.

Su cráneo corresponde al de la Fig. 44, y uno de los húmeros denota la particularidad de poseer las inserciones del deltoide sumamente exageradas, formando dos protuberancias en dicho hueso.

En el solar , contiguo al de nuestras búsquedas, a un metro más o menos, bajo una capa de tierra no removida había sido exhumado un cráneo humano y al cual no dieron importancia. No obstante conseguimos dar con una mitad de él (Fig. 45) que los golpes de pala no habían terminado de destruir.

Debió de pertenecer a un individuo de más de 60 años de edad; pues tiene las suturas craneanas completamente osificadas.

En su proximidad aparecieron otros restos y a muy poca profundidad, bajo la arena, bastantes destruidos, los de un niño de unos 8 a 9 años de edad.

Constaban de la parte craneana posterior, algunos de los huesos principales y los maxilares. Al observar éstos hallamos con extrañeza que todos los dientes de la primera dentición encontrábanse sumamente desgastados, talmente como se ve en los cráneos de los adultos; mientras que algunos de los que recién empezaban a despuntar, permanecian en perfecto estado.

Un viajero norteamericano, cuando en 1929 visitó a los esquimales de su país, (245) hacía notar que no era un caso raro el ver a una mujer anciana, con sus dientes gastados a la altura de las encías, debi

---

(245) «The little girls come fo the big snow houses to play with theirs dolls, aud their mothers to gessip, sew, and soften their husban's boots and other elothing by ehewing on them.

It is not an uncommon sight to see an old woman with her teeth worm down to the gums from ehewing upon seal and caribou skins».

«The Ciean and Honest Eskimos», by Donald A. Cadzow. Seientifie American U. S. February 1929. Vol. 140. Nº 2, pág. 106.

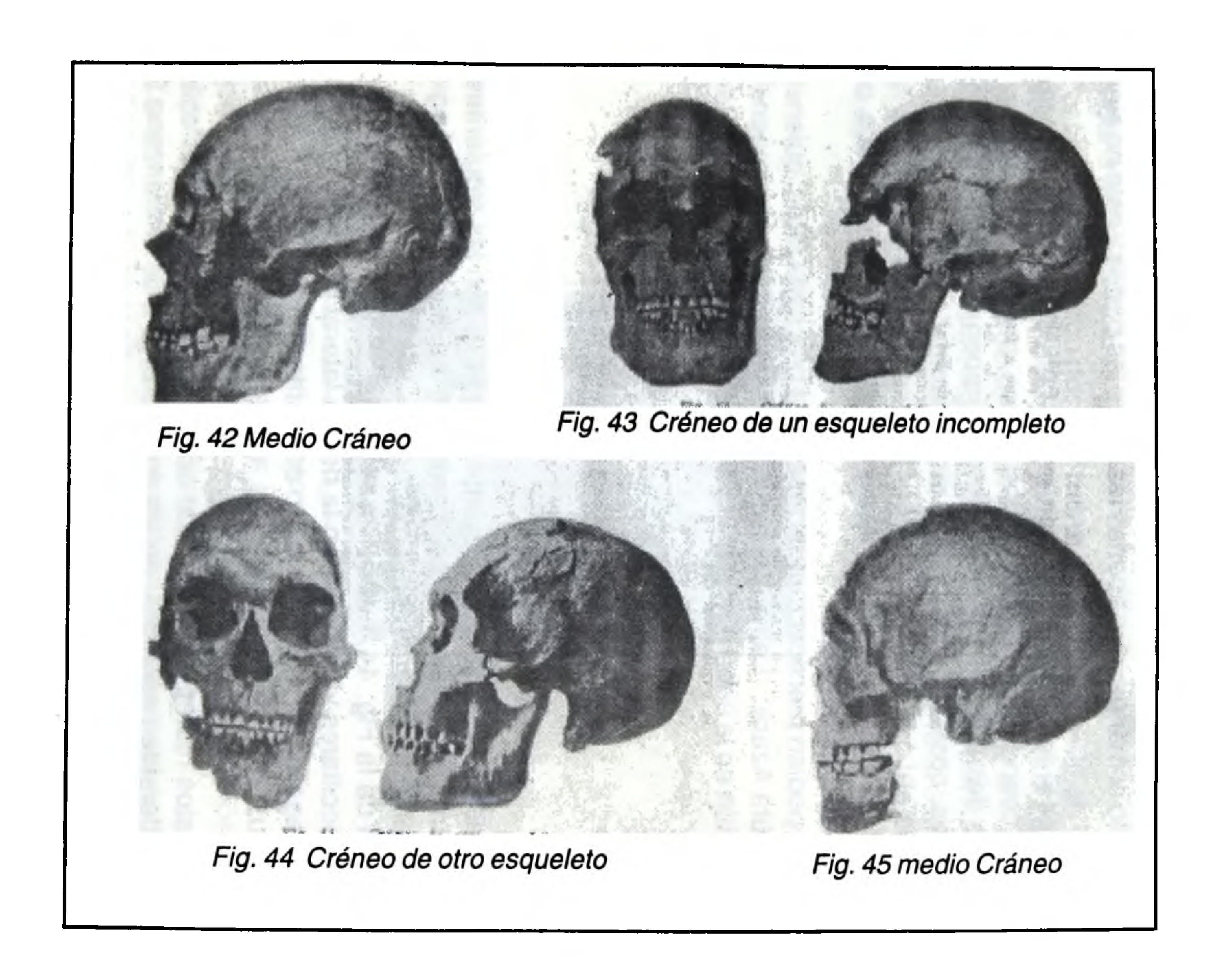


Fig. 42 Medio Cráneo

Fig. 43 Créneo de un esqueleto incompleto

Fig. 44 Créneo de otro esqueleto

Fig. 45 medio Cráneo

do que a fuerza de masticar, sobaban las botas y otras prendas de sus maridos, hechas con pieles de foca y rengífero.

Nuestros aborígenes debieron de llevar a cabo esa misma tarea, pues según Azara: «Algunos entre ellos se hacen pieles sobadas (souples) y mismo con las del yaguareté, una camiseta muy estrecha, sin cuello ni manga, que apenas les cubre las partes y esto no siempre». (246)

Por el relato de los tripulantes del buque holandés «El Mundo de Plata», cuando estuvo en nuestras costas, aquellos «en verano andan del todo desnudos, pero en invierno se hacen un vestido con animales silvestres, cosiendo cinco o seis pieles juntas". (247)

De ahí que debe resultar por la misma causa enunciada, la explicación del desgaste que se observa en la dentadura de los cráneos indígenas exhumados.

Y podían practicar muy fácilmente la precitada tarea, quienes como lo asegura Azara: «Los dientes nunca les duelen, ni se les caen naturalmente aún en la edad muy avanzada y siempre son blancos y bien puestos".



Las características dcl cráneo (Fig. 43), son las siguientes: grueso, suturas casi osificadas por completo, maxilar saliente y ángulo oblicuo y dentadura fuertemente usurada.

El de la Fig. 44, frente huyente, las suturas todas abiertas, arcadas supeciliares vigorosas, en la norma lateral las crestas zigomáticas muy exageradas, maxilar robusto con ramas largas y ángulo recto; dentadura usurada, prominente y las apófisis mastoideas muy desarrolladas.

Estos restos humanos que acabamos de detallar aparecieron en cinco diferentes espacios, en los solares e, g, i, de la manzana 38.

Muchos años después cuando se rebajó el nivel de la calle del lado O. de la manzana 2, aparecieron más, que no pudimos conseguir.

Pero en la alta barranca producida por ese desmonte (solar K), descubrimos otro cráneo, (Fig. 46).

---

(246) Felix de Azara. Descripción e historia del Paraguay y Rio de la Plata. Madrid. 1847. t. II, pág. 153.

(247) Corto y verídico relato de la desgraciada navegación de un buque de Am-sterdan, llamado el «Mundo de Plata», ocurrido desde 1598 hasta 1601.

Descansaba debajo de una capa superficial de 10 centímetros de arena voladora, y de un conglomerado conteniendo huesos de lobo marino, detritus de conchillas (248) y tierra vegetal arenosa, bien negra, de medio metro de espesor.

La misma estratificación se continuaba 70 centímetros más abajo, hasta llegar a la arcilla roja.

Por consiguiente, con poca dificultad pudo ser retirada en la forma de un block. Al quitarle el humus que lo recubría, observamos su lamentable estado y que había pertenecido a un niño de unos 8 a 9 años de edad, según lo demostraban algunos dientes que estaban por renovarse y quedaron visibles en sus alvéolos al destruirse la parte anterior de la bóveda palatina.

Yendo al mismo paraje del hallazgo, notamos que en la concavidad dejada, había un pequeño disco que nos llamó la atención por su forma regular y hallarse perforado en su mismo centro.



Fig 46 Cráneo del collar.

Suponiendo fuera de hueso, resultó en cambio estar constituido por una fracción de valva de un molusco; y cuando empezamos a retirar del cráneo la tierra negra arenosa que en parte lo recubría, vimos aparecer otro igual al anterior.

Además, adheridos al hueso, próximo al occipucio, había dos; y después, volviendo de nuevo in sitio, conseguimos ocho mas.

El mayor mide 18 milímetros de diámetro, y el más Pequeño 13;

(248) Ostra Spreta D'Orb.

(Fig. 47) los que debieron formar parte de un collar.

Haciendo excavaciones en 1930, en Misliopsuow -costa de California- fueron descubiertos restos de esqueletos indígenas, que contenían cuentas de collares del mismo material antes citado.

Ahora bien, hace poco, con motivo de la construcción de un edificio en la misma manzana, o sea en los solares K. 1, se llevó a cabo el desmantelamiento total de la precitada barranca.

Al ser extraída una superficie, compuesta de unos 2.000 metros cuadrados de tierra vegetal, se constató que ella había formado parte de un paradero y enterratorio indígena; tal fue el número de variedades de objetos líticos que aparecieron, confundidos entre huesos de lobo y conchillas, como ser, piedras de bola, rascadores, etc. De ellos conseguimos algunos.

Cuando anteriormente parte de esta loma tuvo que ser desmontada «para abrir una calle...fueron hallados huesos humanos que atestiguaban la existencia de un cementerio indígena, así como gran cantidad de piezas» (249)

Recordando que de allí procedía el cráneo con fragmentos de co-

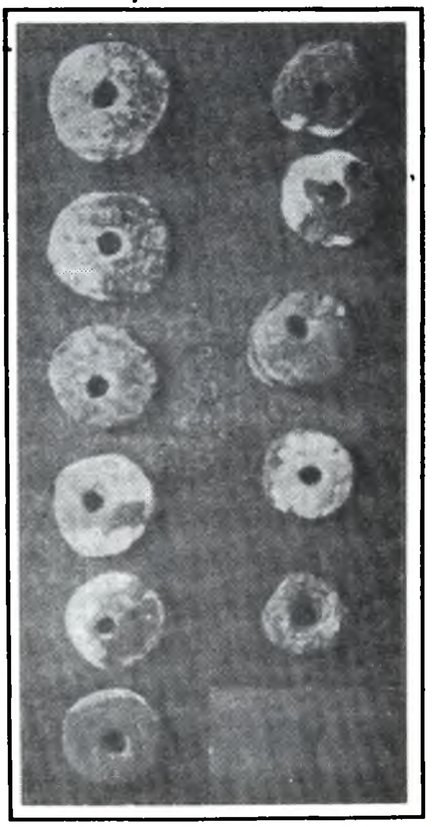


Fig. 47 El Collar

(249) Homero Martínez Montero. 11 meses en el Este. Montevideo. 1931. pág. 64.

llar, y que todo el extenso promontorio precitado iba a ser destruido bajo el pico y la azada de los obreros, en las horas que cesaba el trabajo, a menudo solíamos ir a escudriñar los continuos desmontes.

Por suerte descubrimos otro nuevo cráneo con sus arcadas superciliares vigorosas y vanos huesos del fémur. En cuanto a la dentadura.sólo le falta un molar.

En las proximidades de la aduana de Punta del Este, hacia el lado O., sobre una superficie llana de rocas, cuando sobrevienen fuertes pamperadas, suelen aparecer piedras de bola arrojada por el mar. Esto sucede desde hace mucho tiempo y de ahí hemos retirado algunos buenos ejemplares.

Los parajes en que aparecieron los restos, humanos, pueden verse según lo indicamos, en el plano, Fig. 49; y los paraderos en los espacios de las manzanas 2, 3, 4,28, 39 y 40.

Sucedió el caso de hallarse habitando en Maldonado una persona -no era fernandina- que de tanto en tanto se presentaba ofreciendo objetos líticos, que decía haberlos encontrado en aquellas costas.

Surtió a varios aficionados de la localidad y sobre todo a muchos turistas de la Punta del Este durante varias estaciones veraniegas.

En Montevideo no dejó coleccionista conocido sin irselos a ofrece; y con buen resultado.

Ahora bien; cuando nosotros los vimos la vez en que se iniciaran las ventas, simpre desconfiamos, porque durante varias décadas de búsqueda por las mismas costas, nunca tuvimos ocasión de hallar ejemplares semejantes. Eran más bien como los procedentes del norte argentino y del Perú.

Al empezar el negocio, fue con piezas bien sencillas; para continuar con otras mejores, conteniendo varias puntas o en forma de estrella. Al final, ya eran trozos de piedra arenisca en que figuraba esbozado rudimentariamente, un rostro humano.

Un coleccionista de Montevideo fue dos veces hasta Maldonado en la creencia que el vendedor le indicaría el paraje donde se encontraban; pero nada pudo aclarar.

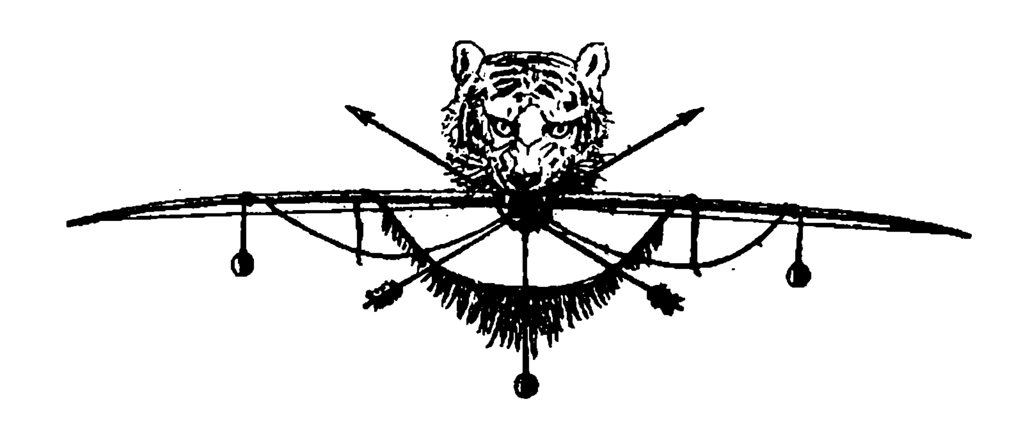
La causa era bien sencilla, por tratarse de objetos falsificados.

Más tarde se supo que unos extranjeros -allá por las inmediaciones de Villa Dolores- tenían un taller y se servían de la persona a que hemos hecho referencia, para hacerlas circular. El negocio debió serles muy lucrativo, al vender a buen precio aquello que hacían a base de portland o de cantos rodados de diferentes tamaños.

El ex-director del Museo de Historia Natural, dió el alerta haciendo publicar un aviso en algunos diarios; y desde entonces cesó la fabrica-

ción. Desgraciadamente ello fue tarde, pues la plaza hallábase bien repleta.

Fortificaciones de Punta del Este



Desde 1679 los portugueses tuvieron idea de fundar una colonia en Punta del Este, pero posteriormente pensaron que sería mejor en la isla cercana.

En 1733 Domingo Petrarca le avisa al ministro José Patiño que, « después de haber concluido la fortificación de Montevideo se executara la que Su Magestad manda... y se fortificara... la punta de tierra de la parte del Este que es tierra firme para defender la entrada de la dicha ensenada... Y sirva como de presidio». (250)

A pesar de las reiteradas recomendaciones no se dió cumplimiento a ninguna orden.

El brigadier José de Silva Paes, en el año 1737, habiendo resuelto ir a: conocer el puerto de Maldonado, llega hasta él y al no hallar a nadie en seguida trata de bajar a tierra con el Maestre de Campo Andrés Ribeiro y algunos dragones como escolta.

En Punta del Este se encuentra con un paraje apropiado para una buena fortificación; pero faltábale lo esencial, el agua, fagina y leña.

De esta última, media legua a la redonda no la había para quemar; y todo ese espacio hasta aquella península era de arena suelta.

Lucas Infante le participa en febrero de 1765 a Cevallos, «que Juan Antonio Carvajo, alférez de artillería, había sido encargado de construir

---

(250) Archivo General de Indias. Leg. 172.

una batería con cuatro cañones de a 6". (251)

El mismo Infante al año siguiente le daba aviso a F. de Paula Bucareli que «La batería de Punta del Este está hecha al fin de que por la canal pueda entrar libremente con la franqueza que cada uno desea pues esta Batería lo yncomodará bastante; a esto se agrega, lo que la faborecen los fuegos de la Isla, pues parte de ellos ofenden también a qualquiera que piensa entrar por esta Canal...» (252)

Según un informe de Miguel Febrer: en Punta del Este se encontraban tres cañones de calibre 8, y uno de a 4 para aviso, en disposición de ponerse en batería.

«Howell, en su calidad de director de las obras, en marzo (1775) pasó a trazar las baterías de Punta del Este: con tal motivo refiriéndose a la batería de la Pólvora decía que hallaba infructuoso seguir construyéndola por tener en «La Aguada» la denominada «San Pedro» que la suplía eficazmente». (253)

Cermeño, posteriormente le anunciaba a su sucesor, que se daría principio a las detalladas «por la junta de generales para la tierra firme en la Punta del Este y «La Agua da»; pero estas no se construyeron».

Después se creyó útil levantar otra para cañones de a 24, en forma de herradura cerrada. (254)

A principios dc 1780 la batería de Punta del Este ya estaba concluida.

Joaquín del Pino en 1785 refiere que: «en la Punta del Este... se halla una guardia para visitar mañana y tarde la... ensenada y dar los mas puntuales avisos de cuanto acaeciese.»

Ya desde tiempo antes subsistían, una en Montevideo y otra en Castillos, adonde iba un lanchón todos los meses a recorrer aquella costa y a relevarlas.

En un plano de 1789 (255) figura esa misma y era la choza que Javier de Viana - en su viaje, al internarse por la canal (Boca Chica) - vio que sobresalía una casa blanca, algunas paredes arruinadas; y al bajar a tierra hallaron dos pozos donde podía hacerse una regular provisión de agua.

---

(251) Ricardo R. Caillet-Bois. Obr. eit. pág. 333.

(252) Ibid. pág. 335.

(253) Ibid. pág. 341. Cuando construyeron el chalet de Medina, apareció, y aún debe encontrarse bajo el piso de una de las piezas del fondo, según datos de uno de sus descendientes.

(254) Archivo General de la Nación. Fondo ex-Archivo Museo Historico Nacional. Montevideo. Caja.. 2.

(255) Museo Municipal de Montevideo.

Cuatro años más y el ingeniero Bernardo Lecocq se dirige el gobernador A. Olaguer Feliú indicándole el presupuesto de las cinco vigías que le parecía fueran suficientes para guarnecer la costa del mar desde Montevideo hasta la Punta del Este...(256)

Con motivo de la guerra contra Francia, estas fueron establecidas pero la Real Hacienda dejó de sostenerlas.

Por último, debido a la escasez de tropa y terminación de la contienda, se retiraron por no precisarse, a excepción de la segunda. (257)

Cuando en 1803 se mandó hacer un recuento de todas las defensas de la bahia. de Maldonado, por peritos nombrados al efecto, informaban: «Una batería edificada de ladrillo y piedra situado en la Punta del Este que llaman, en este puerto, avaluada en 1284 pesos.» (258)

A esta como a las demás, cuando sobrevino la invasión inglesa, les destruyeron sus explanadas, barbetas, merlones y quemaron las cureñas.

El parapeto circular destinado a los cañones de a 24, antes mencionado, así como uno de estos, existieron hasta ,el año 1913, en que se arrasó con todo, al empezarse los cimientos del Instituto de Pesca, hoy en ruinas.

No hace mucho que en la explanada frente a la aduana, estaban cuatro cañones de diferentes tamaños, cuyas medidas eran las siguientes: 3m.55 cmts. de largo y 17 cmts. diámetro de la boca; 2 m. 4 cmts. de íd. y 11 cmts. de íd.; 2 m. 20 cmts. de íd. y 11 cmts. de íd.; 1 m. 15 cmts. de íd. y 11 cmts. de idem.

Al primero faltábale el cascabel y era el mismo que Fructuoso Machado citara en su parte a Lavalleja, con fecha 24 de julio de 1825, «de los cuatro cañones, uno puede servir, a pesar de estar clavado y sin el cascabel.»

Cuando al año siguiente la escuadra imperial atacó a Maldonado, se transportó desde Punta del Este otro de ellos. Construida una cureña y no pudiendo desclavarlo se le abrió oído nuevo. Fue emplazado en la batería de « El Medio» y después llevado a la ciudad.

La segunda pieza contiene en relieve el escudo de Portugal y provenía de Gorriti. La tercera había ocupado la batería que defendía la Boca Chica, en combinación con la situada en la costa opuesta; y la cuarta consiste en un mortero. Todas ellas, desde hace poco hállanse en la fortaleza de Santa Teresa.

---

(256) Archivo Geineral de la Nación. Montevideo. Caja 196.

(257) Auto de Antonio Salgueiro. Regidor de Maldonado.

(258) Archivo General de la Nación. Montevideo. Caja 780. Carp. 4, doc. 31.

Otro pequeño cañón, de bronce, apareció debajo del agua, en la «Playa Honda» (próxima al «Hotel Biarritz»).

En la misma zona, también arrojadas por un gran temporal, salieron a la costa en el 1910, treinta y seis monedas de plata con la efigie de Juan VI, de los años 1818, 19 y 20; de 960 reis fuertes cada una.

Pueblo «Ituzaingó» hoy Punta del Este

En 1820 le fue concedido a Francisco Aguilar en la Punta del Este, «un terreno de cuatro solares por la Ilustre Corporación de Montevideo».

Más tarde en Agosto de 1829, formando parte del Consejo de Maldonado, durante el gobierno interino del brigadier general Rondeau, lanzábase la primera idea de fundar un pueblo en aquélla, y así le fue comunicado al ministro de gobierno.

Recordábanle, que después de muchos años de ominoso yugo, una guerra de heroísmo, al haberlos conducido a la libertad e independencia, nada más propicio al Consejo de Administración del departamento, que levantar un monumento, para transmitir a la posteridad, la acción memorable que tuvo lugar en Ituzaingó y que decidió la suerte de los libres.

Una ciudad fundada en la Punta del Este del puerto de Maldonado, con el nombre de «Ituzaingó», era el recuerdo mas glorioso que podía hacerse a los valientes defensores de la patria.

El Consejo con tan digno objeto y con el beneplácito del Exmo. Gobierno Provisorio, había mandado formar el plano (259) que se acompañaba, en virtud de la superior aprobacion. (260)

A esta iniciativa, se responde, que por muy vehementes que sean los deseos del gobierno en querer transmitir a las generaciones futuras la memoria de un suceso tan glorioso, por el medio ideado por las autoridades de Maldonado, debido a las circunstancias en que se hallaba el erario, no le era posible realizarlos en toda su extensión.

Por ello, defiriendo en un todo al proyecto dcl Consejo, se limitaba a permitirle tan solo, la concesión del terreno en el área demarcada para el nuevo pueblo de «Ituzaingó» y sobre la base de que los agraciados debían poblar inmediatamente con arreglo al plano.

---

(259) No ha aparecido en el archivo de ese Ministerio.

(260) Archivo General de la Nación. Montevdeo. Caja 790.

En Octulbre de ese año, Aguilar, haciendo la debida propaganda, se dirige al Juez de Paz de San Carlos, transcribiéndole el oficio del Ministro de Gobierno y Guerra y del cual una parte acabamos de hacer referencia Lo enviaba para que se hiciera pública en esa villa, la venta de terrenos en el nuevo pueblo que debía formarse.

Al año siguiente, al aproximarse la fecha del aniversario de la batalla de Ituzaingó y deseando festejarse en Maldonado tal iniciativa, Aguilar invita al general Rondeau, y éste le responde: «*Me es de suma complacencia qe. en día tan célebre como lo es el 20 del presente por el acontecimiento tan glorioso de qe. hace referencia, y qe. en la capital tambien celebramos del mejor modo qe. permitan las escaseces de nuestro erario, se proceda a delinear la nueva ciudad decretada por el Govno, y bajo el nombre del lugar en qe. nuestras armas obtuvieron aquel importante triunfo; y siéndome pues imposible hallarme personalmente en esa ciudad para aquel día ya por el corto tiempo qe. falta cuanto por las atenciones de qe., me veo rodeado, espero tendrá Vd. la bondad de admitir la comisión de representarme en la parte qe. a mi corresponde, seguro de qe. le será reconocido a este particular favor, su afmo. servidor.*

José Rondeau» *(261)*

Aguilar en esa ocasión denunció nueve solares por intermedio de la autoridad de Maldonado, más dos cuadras de terrenos que se le concedieron para formar horno de ladrillos; como principal objeto para facilitar la pronta población de aquel pueblo.

Por lo que se verá, debía tratarse de simples denuncias, porque Felipe Alvarez Bengochea, seguramente no ignoraría que la Punta del Este había sido declarada pueblo con el nombre de «Ituzaingó», y formado su plano.

No obstante, el 10 de Febrero de 1831 hace el pedido siguiente: «Que hallándose el terreno de la punta del Este baluto y conocido de propiedad pública; y deseando formar en dicho terreno mi establecimiento útil, he resuelto como lo hago, sin expresar su extensión... pero deben considerarse las denuncias que hubiere, antecedentes y la parte que el estado se reservase para el servicio del puerto.

Por tanto a V. S. suplico se sirva darla por admitida y ordenar se libre el despacho competente para la justificación de valdío... y que resultando probado Se proceda a la mensura, posesión y demás que corresponde.»

Después de la vista fiscal se admitió la denuncia y la Junta Econó-

(261) Documento en posesión del autor.

mica de Maldonado, al devolver la solicitud, el ministro Obes con fecha 29 de Marzo de 1834 le pedía a ésta un informe previo.

Se le responde «que en la Punta del Este no había mas poblacion que las que conservaba el estado en el puerto desde hacia mucho tiempo. Que creía impracticable por ese entonces la realización del pueblo de «Ituzaingó», y que en el terreno destinado para eso no había poblacion ninguna.»

El 23 de Julio, Obes resuelve que se pase oficio al Jefe Político del departamento a fin de anunciar por medio de carteles que pudieran llegar a noticia del público y a todos los individuos que hubiesen sido agraciados con terrenos de los adjudicados, cuando la fundación de dicha villa, debían proceder a tomar posesión de ellos en el término de cuarenta días.

En caso de no verificarlo para obtener por compra sus respectivos solares, el gobierno procedería a la enajenación indicada por Felipe Alvarez Bengochea, u otra que le conviniere

Habiendo hecho juramento tres vecinos, ante el juez, de que aquella área era baldía y pertenecía al Estado, se procedió a su deslinde y amojonamiento. En el mismo día quedabba notificado cl comprador, quien nombraba por su parte al agrimensor Adriano Missings. (262)

Probablemente a Alvarez Bengochea le fracasó la compra.

De ahí que Aguilar, poco más de un mes después, se adelantara para pedir en nombre suyo, de Juan Formoso y Manuel Ildefonso Coello, que fuera practicada una nueva mensura por el agrimensor Julio Grossy, de la Punta del Este. (Fig. 48). Fueron deslindadas para el primero, una manzana cuadrada, otra media íd. y un solar. Para el segundo, un sitio y para el tercero una cuadra cuadrada. A Felipe Alvarez Bengochea media cuadra íd., para un horno de ladrillos; más dos íd. íd., donde establecer una capilla. A un señor Susbiela también un solar. (263)

Por lo que se deduce, Alvarez Bengochea se conformó con ser poseedor tan solo de dos cuadras y media, en vez de toda la península como pretendiera. Además, cuando se practicó el 4 de Setiembre la precitada mensura existían aún algunos terrenos denunciados por él anteriormente.

Esta vez para que los poseedores de ellos pudieran obtener sus títulos de propiedad, debían ajustarse a los dictados de la ley.

Aguilar, considerándose el más antiguo agraciado, pretendía se le

(262) Juzgado L. Departamental de Maldonado. Exp. 21 Nº 576 Año 1832.

(263) En el margen del dibujo está escrito «N B. No va en este Plano trazada la costa de la Punta del Este, por no habérmela mandado medir. Julio Grossy»

diera «el todo del terreno en enfiteusis; pero en el caso que el erario público juzgase enagenarlo en venta, ofrecía dos mil quinientos pesos por él, entregando quinientos al contado, mil a los doce meses y los restantes mil en dos años».

Agregaba, que «en caso de ser admitidas cualesquiera de las dos propuestas hechas, y siendo su ánimo el de fomentar aquella población (dichosamente titulada Ituzaingó) por todos los medios que estaban a su alcance; franquearía hasta cincuenta solares de 25 varas de frente y 50 de fondo a otros tantos individuos sin estipendio ni pension alguna, con tal que fueran poblados en el término de dos años».

A esta propuesta el fiscal general interino, responde que no se atrevía a dar la preferencia a una más bien que a la otra. (264)



Esto se tramitaba en el año 1834. Después ninguno de los solicitantes debió ocuparse de este asunto, ya que, según Américo Pintos Marquez, «hasta 1843, la Punta del Este pertenecía al estado y fue entonces que Alejandro Lafone propuso la compra».

Una de sus cláusulas, la 3ª, declaraba: «Con el objeto de fomentar la poblacion y los adelantos y mejoras que ella trae consigo, los proponentes de acuerdo con el Superior Gobierno, y en el paraje que se considere más útil y conveniente, delinearán los terrenos necesarios para formar un pueblo de ciento a ciento veinte manzanas; y cederán, y desde ahora ceden a beneficio del Estado, y para que sean una propiedad de este, las dos terceras partes de cada una de las manzanas, reservándose para si, y siendo única propiedad exclusiva de los proponentes la tercera parte que queda de cada manzana, deducida las dos terceras partes que ceden a baneficio del Estado

El Superior Gobierno no enagenará sino en fracciones, los dos tercios de manzana que en cada una de ellas le corresponde, y estos procuraran subdividirlos cuanto mas se pueda; prestará además, todo apoyo y protección a los adelantos y mejoras del pueblo proyectado».

En la 4ª los proponentes daban «la suma de cuatro mil pesos pla-

(264) Archivo G. de la Nación. Ministerio de Gobierno Montevideo. caja 860

ta, de contado», por toda el área.

Fue aceptado, pero al efectuarse la escrituración, Samuel Lafone, declaró por si y por su hermano Alejandro, lo siguiente: «Que de la tercera parte que de cada manzana les corresponda, ceden y dan en cesión perpétua, para siempre jamáis a beneficio de las escuelas públicas de Maldonado, una cuarta parte del área que debe corresponderles, y que esta cesión y donación voluntaria es y será bajo la precisa e invariable condición de que la cuarta parte del terreno que destinan a beneficio de las escuelas del departamento de Maldonado, no podrá por pretexto alguno venderse, ni por ninguna autoridad, mientras tanto el valor mínimo de cada vara no sea el de un peso de ocho reales de plata; y que entre tanto no pueda venderse a este precio podrán arrendársele o dárseles a los referidos terrenos algún destino que pueda hacerlos productivos a favor del fomento y sostén de los establecimientos a que se han destinado... reservándose el derecho de elegir en cada Manzana la cuarta parte que se designa al beneficio indicado».

En 1853, Pedro Bustamante, diputado por aquel departamento, con

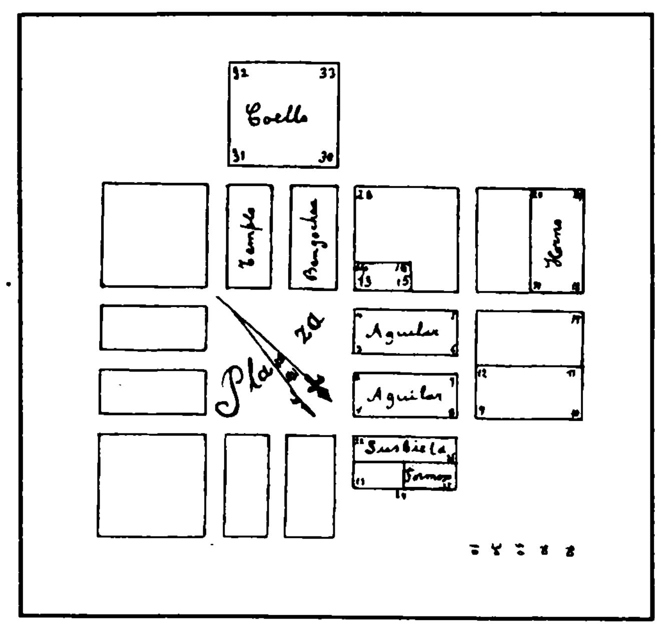


Fig. 48 Plano de Grossey 1834

motivo de una de sus visitas, decía: «no obstante considerar que siendo Punta del Este, la más bella localidad del distrito, opinaba que si se establecían en ella, uno o dos saladeros, muy provechoso sería para la ciudad próxima»

Semejante idea debió habérsele sugerido, al recordar que los hermanos Lafone fundaron uno allí, y que después lo traspasaron a otros

pues un periódico de Maldonado de 1873, informaba que José A. Ortega había solicitado una fracción de terreno de cuarenta varas de frente por el mismo número de fondo, situada en Punta del Este y lindando por el S. con el saladero abandonado, que había pertenecido a los Sres. Curbelo, Romeu y Cía., entonces propiedad de Formoso, Ortega y Fuentes. Area que le fue concedida.

Al quedar abandonadas todas sus instalaciones «En el año 1875 se veían todavía como restos de aquella opulencia, las chimeneas de la fábrica, algunas paredes del edificio central, trozos de un gran corral de palo a pique, unos tanques que sirvieron para depósito de cueros salados, una caldera de hierro y otros vestigios de menor volumen». (265)

Algo debió haber habido entre Lafone y el Fisco, pues en el año 1880, a pedido de la Junta E. Administrativa de Maldonado, inició una acción de nulidad de la cesión que el Estado le había hecho de los terrenos en Punta del Este. El pleito se llegó a transar dos años después.

En ese interín en que no existían más construcciones que el faro, la casa de las salinas, la casa de Starost y las casillas de los morenos Catanos y los Roldanes, «El Siglo» de Montevideo, en Enero de 1883, publicaba lo siguiente:

«Algún día cuando la locomotora cruce velozmente todo el territorio uruguayo, los bañistas porteños no se contentarán con sumergirse en las aguas de los Pocitos o la Playa Ramírez.

Querrán tocar el océano, el océano con sus magníficas borrascas, con sus explendidas serenidades, sus olas siempre cambiantes y donde sus aguas son siempre acres y salobres.

Entonces el puerto de Maldonado será el punto de cita de la sociedad elegante

Y se dijo una gran verdad. Después de más de medio siglo aquel pronóstico vino a cumplirse al pie de la letra.

Las locomotoras y los autos hoy cruzan velozmente por todas partes, los bañistas porteños al no contentarse con «Ramírez», «Pocitos», «Carrasco», «Piriápolis» y otros balnearios costaneros, acuden con preferencia hacia las playas del puerto precitado.

Horacio Arredondo (h.), en 1929. también presagiaba para Maldonado un magnífico porvenir: «Me refiero a su aspecto, éste sí que inigualado, de localidad balnearia sin disputa, sin la menor duda la mejor estación del país, lo que vale decir del Plata.

Con playas magníficas, con carretera y ferrocarril rápido a Monte-

(265) *Américo Pintos Marquez. Punta del Este. Montevideo. 1921.*
(266) *Horacio Arredondo (h.). Obr. cit. t. III pág. 332.*

video, con un clima espléndido, con aguas marinas inmejorables, y con una topografía sin par plena de pinares y de lugares pintorescos...». (266)

Cuenta Pintos Marquez, «que volviendo a la compra hecha por

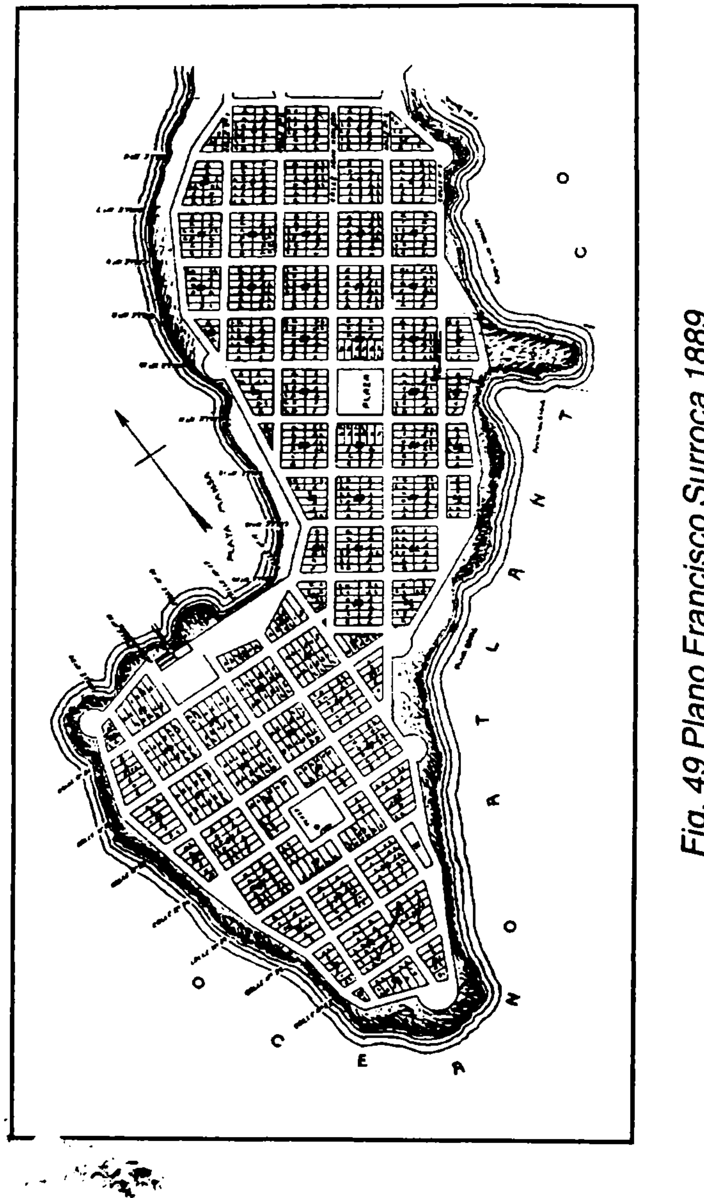


Fig. 49 Plano Francisco Surroca 1889

Lafone, cumplidos 30 años, se presentó solicitando del gobierno, la mensura y deslinde del terreno. Operación que practicó al fin en 1889, el agrimensor Francisco Surroca y cuyo plano original hállase en el archivo de la Municipalidad de Maldonado. (Fig. 49)

Los hermanos Lafone no estuvieron conformes con esta mensura,

así como tampoco con el sorteo de los solares que habrían de corresponderles de acuerdo con la cláusula 3ª del contrato de compra-venta referido.

Hubo alrededor de estas disidencias, largas tramitaciones pasándose así los años sin que el Estado ni los hermanos Lafone pudieran definir sus derechos precisos de propietarios, circunstancia que dilató el progreso de Punta del Este, desde que nadie se aventuraba a edificar sobre terrenos cuya ubicación estaba en litigio.

Fue allá por el año noventa y tantos que quedaron zanjadas todas las dificultades al respecto, comenzando desde entonces las operaciones de compra-venta que han permitido la diversificación de dueños y la fundación de un verdadero pueblo, con características de suntuosidad, de que se enorgullecen a justo título los hijos de Maldonado». (267.)

La vez que se hubo terminado el plano, al darse a publicidad, salió acompañado de la «reclame» que va a continuación: «Plano del pueblo «Ituzaingó» en la Punta del Este, situado sobre el gran puerto de la ciudad de Maldonado.

La localidad balnearia más importante en todo el Río de la Plata, por la excelencia de sus aguas y de sus baños por la comodidad de sus playas y la pureza de sus aires.

Recomendada en los últimos años por los médicos más afamados de la República Oriental y Argentina, a los enfermos del estómago, a los anémicos y en general a las afecciones adquiridas en el ejercicio del trabajo.

Cuenta esta preciosa localidad con medios económicos de locomoción. Un vapor que hace el viaje directo de Montevideo a Maldonado, en siete horas de día o de noche, cobrando tan sólo cuatro pesos por pasaje.

Viaje por tierra, de Montevideo, en un día, utilizando el ferrocarril a La Sierra, pasando por Maldonado, que dista solo seis Kilómetros de la Punta del Este y cuyo ferrocarril en un plazo cercano llegará al mismo pueblo.

Grandes pesquerías que hacen la delicia de los viajeros por la variedad y abundancia de pescados.

Venta de solares a precios moderados, fijados en tasación, previa denuncia de los que deseen adquirir ante la Junta E. Administrativa del departamento de Maldonado. Por datos y demás informes ocurrir a la oficina de dicha corporación.

Nota. - Los solares regulares miden 16 m. 50 c. de frente por 49 m.

---

(267) Américo Pintos Marquez. Obr. eit.

50 c. de fondo, y comprenden una superficie total de 816 m. 75 c. cuadrados».

En ese tiempo Fructuoso Machado en nombre de una «Sociedad Balnearia y de Colonización», presenta también un importante proyecto, solicitando grandes extensiones de tierras fiscales al Este de Maldonado.

La empresa se obligaba en el término de tres años a llevar a la Punta del Este, quinientas familias de obreros y empleados traídos de Europa, que se utilizarían para trabajar en los establecimientos fabriles de la empresa. Construir quinientas casas para aquéllas, más dos edificios para escuelas públicas con capacidad para 200 alumnos cada una. En el mismo término se establecería un tranvía desde la plaza principal de Punta del Este hasta Maldonado, con una alameda a cada lado de esa vía, en toda su extensión, y otras mejoras. Mas no llegó a realizarse tal proyecto.

En 1906 una comisión de vecinos de Punta del Este, solicitaron la creación oficial del pueblo «Ituzaingó», lo que permitiría facilitar el desarrollo y progreso de la localidad; aparte de la importancia que le daría el establecimiento de un juzgado de paz, la comisaría y una escuela a la que pudieran concurrir más de 60 niños que se veían privados de instrucción, y la constitución de una junta auxiliar con elementos propios de allí. Todo ello contribuiría poderosamente a la gestión y defensa de los intereses y servicios municipales; y muy principalmente a atender la construcción de un camino carretero hasta Maldonado.

Al año siguiente en mérito a las consideraciones aducidas en la exposición de motivos, se aconseja el prestar aprobación al proyecto de ley; pero en vez de llamarse «Ituzaingo» lo fuera «Punta del Este», por ser con él que dicha. localidad era más conocida.

Así se cumplió.

Orestes Araújo respecto a este nombramiento, dice «que por razones históricas también, muy prudentes y muy fáciles de explicar, se le confirmó con el antiguo y poco apropiado que lleva».

En verdad que sucedió -un año después de la memorable batalla- el caso siguiente: Queriendo festejarse en Montevideo, el primer aniversario del triunfo, fue anunciada una función teatral con ese objeto. Y el día antes se mandó suspender por el alcalde, alegando «que mientras subsistan tropas Brasileras en la Plaza, se zele con el mayor esmero en que no se dé motivo por parte de las autoridades de este País o sus dependientes, para herir de modo alguno los sentimientos nacionales de los súbditos del Imperio». (268)

Tal resolución se justificaba, ya que - el 27 de Agosto - es decir, seis meses después de la fecha conmemorativa, recién se firmaba la paz con el Brasil; pero habiendo transcurrido 78 años, las observaciones de la comisión de vecinos de Punta del Este, debieron haberse considerado fuera de lugar.

Volviendo al detalle de la propaganda anexa al plano de Surroca, ella denunciaba algo bien cierto; es decir, que Punta del Este era la localidad balnearia mas importante del Río de la Plata.

Respecto a los viajes en vapor durante siete horas desde la Capital y por tierra en un día, más adelante damos el detalle completo de algunos de los trastornos que solían acontecer.

El ferrocarril prometido y que en un plazo cercano llegaría hasta el mismo pueblo, tardó la friolera de 41 años; esto es, el 1º de Enero de 1930.

La noticia de la variedad y abundancia de pescado puesto en venta, era verdad, ya que entonces, siendo tan pocos los veraneantes, para todos alcanzaba.

Ahora,, en cambio, en los tres primeros meses del año, lo consumen en su mayor parte los hoteles de la localidad; y la demás gente - que no posea un yate - podrá pescarselo, yendo en embarcaciones destinadas para ese fin. Mediante una pequeña cuota, proporcionan aparejos y carnadas.

Los solares eran, sí, a precios módicos. A $ 30 los esquineros y a $ 25 los demás.



En cuanto a lo referente a la recomendación de los módicos era también cierto, puesto que se dió el caso de algunas curas allí y en el otro balneario de La Barra La primera, una joven norteamericana procedente de Buenos Aires, desahuciada (269). La segunda, una señora uruguaya que teniendo que desembarcar apoyada sobre dos muletas, a su regreso no tuvo más necesidad de ellas. La tercera, una persona de nuestra relación, de bastante edad, habiéndole sobrevenido un ataque

---

(268) Vease Apéndice Nº 21.

(269) Sus padres construyeron el chalet «Tipperaiy».Manzana 53, solar F.

que le paralizara un brazo, recuperaba su vitalidad después de algunos baños de mar y permanecer algún tiempo en la costa.

«Caras y Caretas» en 1907 escribía : «Aquel lindo rincón de las playas orientales fue un descubrimiento feliz, porque ningún otro puede superarlo como ubicación ideal para un gran balneario, a propósito para recuperar las fuerzas y las energías desgastadas por la vida febril de la ciudad. Testigo, entre otros muchos, nuestro compatriota el señor Julio Victorica (270) ha recuperado allí su salud comprometida».

Y lo mismo aconteció con el Dr. Rodríguez del Busto, también argentino.

Esta condición terapéutica especial venía siendo proclamada desde mucho tiempo atrás, tal como la que hoy se le atribuye, por ejemplo a la zona de Malvín, donde los Dres. Lussich, Carrau y Rossello habían instalado un sanatorio, para la cura por el clima marítimo y la luz solar.

Ya Alvear en 1784, en la descripción de su viaje, cuando estuvo de visita en Maldonado, se expresaba de este modo:

«En general, el país es de una suave temperatura y de aires puros y sanos... los dos Maldonado, la Concepción de Minas y para decirlo de una vez toda la costa septentrional del Río de la Plata, es lugar de convalecencia para los enfermos de la Meridional y Buenos Aires».

Martín de Moussy, médico y viajero francés, consideraba que siendo el pampero eminentemente seco, resulta un vivificador por excelencia, y no es sin razón que se le atribuya como una de las principales causas de la extrema salubridad de la cuenca del Plata.

Limpia completamente el cielo de todos los vapores que acumulan de tiempo en tiempo los vientos del norte y nordeste; seca con extrema rapidez a la tierra, que las neblinas y las lluvias de Otoño anegan a veces con verdaderos diluvios y produce sobre la economía animal una sensación de bienestar, que es exactamente lo opuesto a la acción deprimente del viento norte.

En verano, esta acción bienhechora refresca la atmósfera abrasada por el fuego de un sol casi vertical y en invierno seca y sanea el suelo.

Sobre este mismo argumento, transcribiremos a continuación algunos párrafos de un artículo publicado por Luis Enrique Azarola Gil, en «El Diario» de Montevideo (271):

«Verifiqué...la realidad de un hecho que presentía: que las condiciones climáticas excepcionales de nuestra encantadora playa del Este

(270) Fue autor de la obra: «Urquiza y Mitre», y secretario de Urquiza.
(271) Setiembre 7 de 1939.

no solamente la consagran como una ideal estación estival - donde nunca se siente el calor -, sino que la revela también como la más clemente de las estaciones de invierno. Ella ofrece en efecto, generosamente, la dulzura de su atmósfera y la magnificencia de su cielo azul, en la época del año en que el resto de la cuenca del Plata sufre los rigores del frío y la humedad.

Téngase en cuenta estas dos observaciones absolutamente verificadas: la una, que el número de los días de sol es mucho más elevado en Punta del Este que en Montevideo y Buenos Aires; y la otra, que su temperatura media es, de Mayo a Setiembre, cuatro grados más alta que en la última de aquellas capitales. . . Desde luego, hay días en que se siente fuertemente la caricia del viento; pero es una caricia salina, yodada, sana, que vigoriza y no resfría.

En cuanto a la influencia de Punta del Este sobre la salud sabemos todos que allí la recobran, gracias al aire y los baños de sol y de mar, muchos enfermos reputados incurables....

Las causas del exotismo invernal de Punta del Este, no han sido estudiadas todavía, pero sus excelentes efectos están a la vista. También Biarritz, la célebre estación vasca, fue solamente playa de bañistas hasta que se publicó la «novedad» de que allí brillaba el sol durante todo el invierno.

Y Biarritz se convirtió desde entonces en una estación concurrida en los meses fríos. Esperemos que suceda lo mismo con Punta del Este, sabiendo que mientras Montevideo y Buenos Aires - y con ellas la vasta faja de costa que se extiende a lo largo del Plata -, aparecen sumergidas bajo una niebla húmeda, la región que abarca nuestra bella playa y sus alrededores semeja una pequeña Niza - Niza desierta todavía, pero cuyos valores naturales, utilizados y perfeccionados, la convertirán en el centro invernal y mundano preferido de los turistas.

En realidad, durante el rigor del invierno, la temperatura es bien benigna, y personalmente pudimos constatar esa «novedad» citada por Azarola Gil.

Hallándonos en las inmediaciones de San Carlos en cierto día de Agosto, la noche antes sobrevino una helada tan grande, que hizo solidificar hasta los pequeños charcos de agua. A la mañana siguiente, habiendo ido hasta Punta del Este, le preguntamos a Francisco Serra, encargado del faro, si allí no había pasado lo mismo. Y nos contesta que no, porque en aquel paraje nunca las había. Que esa madrugada tan sólo notó, a la distancia, que Maldonado blanqueaba completamente.

Julio María Sosa opinaba: «No hay ninguna estación de verano que se parezca a Punta del Este, pues esta tiene la autonomía original

de su posición geográfica, de su aire y de su sol....

Ofrece la particularidad única de una fresca brisa permanente, que permite vivir a pleno sol en las horas cenitales de la canícula.

Salvo días excepcionales de perturbación atmosférica, no hace calor!

Punta del Este no tiene rival, en el país y acaso en América. . . Y es ese su encanto, su privilegio, su prerrogativa inalienable y soberana, que le asegura para el porvenir, el título y el provecho de primera estación balnearia de América». (272)

Teodoro C. Kussrow opinaba también lo siguiente: «Conozco todos los balnearios principales del mundo... y puedo decir en conciencia, lo que significa Punta del Este como balneario, como sanatorio y como sitio de esparcimiento.

Es una maravilla de la naturaleza».

«Comparando (273) las temperaturas medias con algunas estaciones balnearias célebres, se tiene:

Localidades	Anual	Medidas del mes más caluroso	Medidas del mes más frío
P. del Este	16.2	22.1	10.1
Canes	16.3	20.3	12.3
Niza	16.4	23.9	8.4
Arcaehon	13.5	21.1	5.6
Biarritz	15.2	19.1	9.1

Como acaba de verse, pues, Punta del Este disfruta de una temperatura que bien puede clasificarse de excepcional, dado que nada tiene que envidiar a la de las playas más famosas del mundo.

Si a ese factor agregamos los que se relacionan con los otros elementos meteorológicos, se puede ver que tampoco, nada se opone a que sea clasificada como lugar de primer orden desde un punto de vista climatérico.

La media de la humedad relativa de los meses calurosos, suele, en efecto, oscilar alrededor del 75 por ciento, en tanto que en Cannes es de 70, en Niza de 60, en Biarritz de 75 y en Arcachon de 75.

La brisa marina es constante para días con velocidad de viento inferiores a 10 kilómetros horarios, lo cual unido a la frecuencia de los vientos del Este, procedentes del Atlántico, asegura un clima fresco,

(272) Jesús Cubela. Playas Uruguayas. Montevideo. 1920. pág. 50.

(273) Elzear S. Giuffra. «Historia de la República O. del Uruguay». Montevideo. 1935. pág. 371.

aún en los días más rigurosos del verano

Acciones de armas en Punta del Este

Cuando la toma de Maldonado en 1811 por los patriotas y su abandono por los españoles, la oficialidad y los ejércitos del Rey con sus equipajes, se fueron reuniendo en Punta del Este, y por allí se embarcaron.

Al año siguiente también estuvo muy concurrida, con motivo del naufragio del «San Salvador», que traía de España el 2.º batallón del Regimiento de Albuera, y donde pereció su mayor parte.

Brito del Pino en su «Diario de la Guerra del Brasil», comunica que mientras los patriotas hallábanse en la campaña de Ituzaingó, el gobierno brasileño de Montevideo, pensó en posesionarse de aquella península y enseguida el barón de Vila Bella, presidente y gobernador de la provincia, mandaba que se ocupara y construyera un fortín. Era de tierra y se conservaba aún en el año 1853. Cuando se terraplenó la calle Juan Gorlero, frente a la manzana 24, solar c, todavía se veía parte de su promontorio.

Además, una zanja que cruzaba en lo más angosto del terreno de playa a playa, y cuyos extremos concluían en una pared de piedra que se internaba en el mar.

Fue durante este período que los enemigos, al hacer sus Incursiones hasta la ciudad próxima, mataron a Ventura Alegre, que había ido a visitar a su familia.

En cuanto regresó el coronel Leonardo Olivera con la guardia nacional a aquel departamento, al establecerles un sitio, del que rara vez podían salir, limitábanse únicamente a guerrillar con frecuencia.

Los brasileños tenían unos 250 hombres de guarnición.

El ministro de guerra entonces, envía embarcados a aquel puerto el Batallón 4º, compuesto de 230 hombres, desmontados y 100 de caballería, cuyo jefe era el coronel Thompson, a fin de que se incorporaran a la milicia al mando del coronel Olivera.

Hubo un largo tiroteo, algunos cañonazos y granadas, disparadas por los enemigos desde el fortín.

Los jefes antes citados, el coronel Manuel Correa, el teniente coronel Revillo y el capitán de ingenieros José M. Reyes, ocultándose entre los médanos, fueron a hacer un reconocimiento de las posiciones de los enemigos.

Para eso se creyó conveniente que una guerrilla de 12 hombres bien montados, marchase a tirotearlos.

Así lo hicieron durante tres horas, sin que los brasileños se atreviesen a salir del zanjeado; pero enviando mucha bala rasa y granada.

A las cuatro de la tarde se retira la guerrilla, y a la noche se vuelven otra vez a los médanos hasta cerca de los fosos para observar.

Al otro día se da orden de marchar al campamento que ocupaba el coronel Olivera en la quinta de Aguilar.

Se repartieron armas y municiones, y se cargaron dos carronadas de a 24, pero fue preciso abandonarlas, por haberse quebrado las carretas que las llevaban.

Ya obscuro se dirigieron con toda la fuerza a los médanos, y muy cerca del zanjeado pararon en el mayor silencio, sin ser sentidos, esperando a que se aproximase el día para emprender el ataque.

Algunos guerrilleros tiroteaban por otro punto, como de costumbre, para llamarles la atención, y los enemigos contestaban con uno u otro cañonazo.

Ya estaba por amanecer, cuando una parte del batallón 4º de milicia activa, contra la orden expresa que tenía, habiendo visto disparar algunos tiros de fusil del fortín, hizo una descarga, lo que reveló a los enemigos la inmediación de nuestras fuerzas.

Al momento tiraron fuegos de iluminación, y nos descubrieron perfectamente.

A esto siguió un tiroteo fuertísimo y después continuado de metralla; teniendo por resultado la dispersión del batallón y quedando sólo la caballería, que dió las mayores pruebas de serenidad y bravura, al pie de las defensas.

Por último, malogrado el golpe a causa de la poca disciplina del expresado batallón - se componía todo de gente de color - el general en jefe hizo retirar la caballería, la que durante su movimiento fue cañoneada a metralla y bala rasa del fortín y de la Isla de Gorriti.

El enemigo al verse acosado, después de 9 días, evacuó aquel punto «con una precipitación poco esperada, abandonando dos cureñas de obuses, porcion de tablazón, cantidad de tirantes, cal, ropa, fariña, dos pipas de caña, etc.».

Por consecuencia en el mismo día se trató de demoler y destruir el fortín, zanjeados y demás.

Entre los médanos que enfrentan el citado baluarte de Punta del Este, recogimos varios fragmentos de granadas, junto con dos monedas de cobre de Juan VI, del 1818-1819, y otra de plata, de Carlos IV, de

1791.

Leonardo Olivera al tener noticia que los brasileños habían dejado ocultos bajo la arena algunos cañones, fue en busca de ellos, hallando dos de a 8 y sus rodados completos.

Estaban enterrados en el primer médano, frente al reducto del puerto.

Lo montaron, tirándolos a pie y a caballo hasta llevarlos a San Carlos.

Una vez que los enemigos abandonaron la Punta del Este, pronto hizo lo mismo la guarnición de la isla, embarcándose para Montevideo.

El general Flores después del contraste sufrido en 1846, cuando fue a atacar a San Carlos, se atrincheró en Punta del Este.

Durante la Guerra Grande, una expedición anglo - francesa desembarca en aquella península con intención de atacar a Maldonado, pero poco después la mayoría de los soldados regresaron a sus buques.

De ahí que al hacerse un reconocimiento sobre este mismo paraje, se vio embarcar apresuradamente, como a unos ,30 de los que habían quedado todavía en tierra.

Les arrebataron 800 caballos y 500 animales vacunos que se preparaban a cargar a bordo.

Los anglo-franceses trataron de arrimarse con lanchas a la costa, pero ni éstas ni las fragatas que estaban inmediatas dispararon un solo tiro.

La expedición por lo tanto se había malogrado.

Vías de comunicación a Punta del Este

Antiguamente el camino más transitado de los que conducían a Punta del Este, sobre todo por vehículos de carga, era el conocido por el nombre de La Lagunita. Aunque se precisaba atravesar el corazón del medanal, esa preferencia era aconsejada por los mismos carreros.

Partía del lado Este de la ciudad, desembocando casi la mitad de la bahía, próximo al lugar donde estuvo mucho tiempo, un rústico muelle de madera denominado de Burgueño, utilizado para el embarque de la piedra cal, proveniente de su cantera, proxima a Pan de Azúcar. (274)

Los vehículos que se destinaban, consistían en carretas tiradas por bueyes, las que generalmente llevaban hasta cinco y seis yuntas. (Fig. 50).

Un viajero que en el mes de Agosto de 1878, llega a visitar a la

(274) Desde 1866 al 1874 se habían embarcado 41.251 toneladas inglesas.

ciudad fernandina, cuenta «Una hermosa mañana de otoño favoreció nuestro propósito.

A las siete atravesábamos sus calles y entrábamos en los médanos de arena, que entre ella y la bahía se amontonan. Después de media hora de camino al paso de nuestros caballos, llegábamos al puerto».

En el libro del faro, un turista escribía lo siguiente «Hace la friolera de 29 años que en la misma fecha de hoy - visitamos este faro - al que concurrimos desde Maldonado, en carreta tirada por bueyes después de peludear de lo lindo en los médanos intermedios. Febrero 6 de 1825. Faustino Píriz».

Para ir a la playa se pasaba por la calle Rocha - hoy Román Gue-



Fig. 50 Una Carreta

rra - para continuar entre las propiedades de Gómez y Burnett, donde al final, las arenas dificultaban el paso. Yendo por la calle Punta del Este - hoy José Dodera - existía ese mismo obstáculo. (275)

Se utilizaba también, sobre todo para ir al baño de la playa, el que conducía al Cementerio Viejo. Paralelo y a corta distancia de este, contábase con otro más recto, denominado de «La Aguada» o de «La Turba», y destinado unicamente para los peatones, o a caballo y vehículos de pasajeros.

Véase el relato de uno de los de la comitiva que formaban el sequito del general Santos, cuando este fue a colocar la piedra fundamental de la Aduana, el año 1885.

Regresaban desde Maldonado a la costa para embarcarse en la cañonera «General Rivera». «Los tres vehículos arrastrados por siete caballos cada uno, hacía necesario darles descanso cada treinta varas, amén de una considerable paliza de los conductores. La verdad sea dicha, que la arena era tan suelta y abundante, que las ruedas penetraban en lecho media vara comodámente. Era tan penosa la travesía que

(275) Al presente hállanse establecidas vías de tránsito de hormigón.

uno se inclinaba a creer que, en dicha región cada cuadra medía 200 metros.

Algunos de los viajeros fastidiados de aquella agonía, descendieron de los carricoches, practicando como infantes la travesía». (276)

En 1895, Cavallo Hnos. solicitaron permiso para construir grandes galpones sobre esa costa; y posteriormente en 1898 levantaron al lado, un gran edificio (277), para molino y fidelería a vapor.

Por consiguiente, queriéndoseles proporcionar una fácil comunicación terrestre, se pavimento con piedra de cuña el antiguo camino de arena, en una extensión de 1300 metros.

El mismo que después fuera recubierto con asfalto y hoy forma parte del carretero.

Una vez establecido, era el que utilizaban todos para llegarse a Punta del Este. No obstante resultar mucho mayor la vuelta, en cambio beneficiaba a los vehículos con pa sajeros y a los jinetes, al poder transitar mejor sobre la orilla del mar, donde al retirarse el oleaje, la arena quédase bastante afirmada.

Las carretas con bueyes continuaban utilizando el de «La Lagunita» antes citado, que partía desde la calle 3 de Febrero esquina 19 de Abril.

Como bien se sabe, los vacunos y los equinos que hayan sido criados entre terrenos arenosos, son los verdaderamente resistentes para el tiro y más aptos para cabalgar en las citadas zonas. En cambio, los de tierra adentro, extrañando la falta de firmeza del suelo, enseguida se cansan y «aplastan»

De ahí que es probable se le ocurriese al vecino de Maldonado, Francisco Aguiar, emplear otra clase de cuadrúpedos.

En el año 1839 le escribe a Gabriel Antonio Pereira:

«Me llegaron los dromedarios. Son unos animales muy lindos y considero que será su introducción en el país, de gran utilidad» (278). Uno de estos todavía existía en 1860 en su quinta «La Florida».

Antes, en 1834, alguien también había importado cuatro para procrear. Cargaban 40 arrobas más o menos; araban, trillaban, molían atahonas y llevaban arriba tres personas.

Para ir a veranear a Punta del Este durante el período de atraso, sin carreteras ni puentes, se presentaban dos medios de comunicación, es decir; el marítimo y el terrestre. (279)

---

(276) «Viaje del Teniente General Máximo Santos a Maldonado». Detalle íntimo de un expedicionario. Montevideo 1855. Propiedad del autor.

(277) Una parte del edificio en ruinas, acaba de ser transformado en Hotel Municipal.

(278) Correspondencia de Gabriel A. Pereira. Archivo General de la Nación. Montevideo. t. II, pág. 140.

Si se utilizaba el primero, disponíase de los pequeños vapores de la empresa Lussich, establecida en 1896, entre el puerto de Montevideo y el de La Paloma, haciendo escala en Punta del Este.

Cuando coincidían las salidas con tiempo bonancible, lo que era muy problemático, el viaje resultaba más llevadero; pero faltando la comodidad a bordo, en cuanto soplaba algún viento y el mar se agitaba, todo el que no fuese marino tenía que resignarse a pasarlo mal, hasta llegar a su destino.

Como la mayoría de los pasajeros ocupaban la parte de popa, se veían obligados hasta tanto sufrieran el mareo, a permanecer tendidos sobre los bancos.

Cuando la travesía se llevaba a cabo con buen tiempo, se solían experimentar algunos otros inconvenientes.

Hizo también el servicio de cargas y pasajeros, el vapor «General Flores» entre la Capital y Maldonado, cuya tarifa era: $ 4 de 1ª, y $ 3 de 3ª.

No obstante ser de mayor tamaño que los anteriores, véase lo que un periódico fernandino refería: «Las condiciones en que el citado vapor se encontraba en uno de sus viajes, eran lamentables.

Sin espacio para contener el crecido número de pasajeros, pues eran 30, entre quienes se contaban no pocas señoras y señoritas, a causa de la carga de frutos del país, que obstruían no sólo la bodega, sino que en absoluto la cubierta, reducíalos al que la cámara les proporcionaba, insuficientes para albergarlos no con mediana comodidad -que eso sería demasiado pedir - pero tampoco de una manera rigurosamente soportable.

El cuerambre que sobrepasaba las bordas del buque impregnaba con sus pútridas emanaciones la atmósfera de partículas pestilentes que provocaban nauseas. . . y que francamente le inspiraban lástima las pobres familias, que aunque no largo tiempo (7 horas), se veían obligados a sufrir tan pocos agradables contratiempos».

Al periodista fernandino, según su parecer, este término lo juzgaba bastante breve!

En uno de los viajes a Punta del Este, nos embarcamos en Montevideo con tiempo bonancible; pero poco después empezó a levantarse viento, que fue en aumento, tanto que el capitán no queriendo arriesgarse, optó por recurrir al abrigo de la isla de Flores y pernoctar allí.

Como era de suponer, permanecimos completamente mareados

---

(279) Hoy al menos se cuenta con un tercero, el aéreo.

y menos mal en una estrecha «cucheta» que más se parecía a un ataúd, y así durante largas horas de angustia esperamos que pasara el vendabal.

Por suerte al amanecer amainó y el vapor pudo llegar a su destino.

Algún percance de mayores proporciones solía acontecer. Ya cerca de Maldonado y en la madrugada del 5 de agosto de 1896, se vieron en serios apuros los tripulantes y pasajeros que con procedencia de la capital, iban en el queche «Variol», a consecuencia de un tremendo golpe de mar que arrebató de sobre cubierta varios objetos que conducía en calidad de carga, arrastrando a la vez la cocina y otros enseres sobre la parte de popa.

Los vapores tenían su itinerario fijo, pero todo dependía del tiempo. Debido a tal inconveniente, los viajeros se solían chasquear más de una vez; y sucedió el caso en Maldonado, que terminada la ceremonia nupcial, un distinguido joven fernandino, deseando ese mismo día trasladarse a la capital en viaje de bodas, se dirigieron al puerto a la hora señalada.

Una numerosa concurrencia los acompañaba, y cuál no sería su contrariedad, cuando después de haber esperado algunas horas en el punto de embarque, se les comunica que el vapor no venía, por serle imposible salir del puerto de La Paloma, a causa del Sudeste que reinaba.



Para ir también hasta Punta del Este podía optarse por el otro medio, el terrestre, a pesar de no existir carreteras ni puentes; - el tren de Pando se inauguró en 1877 - pero los casos eran más variados y no se terminarían de contar, como más adelante se vera.

Desde un principio, el transporte utilizado por los particulares y mismo para la tropa, se hacía por intermedio de carretas.

En 1768, la gente del vecindario de Montevideo, se veía obligada a prestarlas aperadas, para conducir a las milicias - cada tres meses - con destino al destacamento de Maldonado. Se les pagaba seis pesos a los propietarios de aquéllas por cada viaje. Es decir, tres de ida y tres de vuelta, puesto que debían regresar cargadas con otros tantos de los individuos que se relevaban.

La boyada era proporcionáda por el Estado, menos el servicio del carrero.

En 1780, cando tuvieron que trasladarse 128 personas de familias portuguesas desde Montevideo a Maldonado, para seguir viaje hasta Río Grande, se les destinó 16 carretas «del Rey». Es decir, a razón de una de éstas para cada ocho de aquéllas. La tarifa entonces establecida era: De Montevideo a Maldonado 12 p.s. De Maldonado hasta Santa Teresa 14 p.s. De Maldonado a Río Grande 42 p.s. Menos mal que en este caso pagaba el gobierno.

Posteriormente las familias, viajaban llevando todo lo necesario en las carretas, en cuyo piso tendían colchones para servir de cama. Los hombres iban a caballo. En cada etapa, colocaban en el suelo, un cuero vacuno donde poder sentarse.

Cuando el naturalista francés Saint Hilaire, el año 1820, anduvo por Maldonado, cuenta que alquiló un carreta para ir hasta Montevideo, por el precio de tres pesos diarios y dos más por todo el viaje.

Durante el trayecto, como hiciera mal tiempo, dejando el caballo se guareció dentro de aquélla, durmiendo profundamente. Una vez despierto, el carrero detuvo los bueyes y avisó haber llegado al sitio en que debía hacerse alto.

No obstante, para librarse de estos trastornos, había quienes podían hacerlo, dándose el lujo de poseer medios de transporte para su uso personal; tal como Francisco Aguilar.

Teniendo que ir desde Maldonado a la capital y vice versa, véase la carta que su hijo le escribe: «Maldonado Oct. 26 de 1837. Mi querido padre. Mire Vd. q.e cuando vayan los caballos yo quiero ir hasta cerca de Montevideo, pues sentiré mucho el q.e pierdan o manquen algunos, después de tanto trabajo que me ha costado el cuidarlos, pues están como un reloj, y puede contar con 14 caballos para tirar la galera de Vd. y los dos de Emilia y los mios para cuartear. Su hijo que verlo desea. - Francisco José Aguilar». (280)

A la verdad que debíanse utilizar muchos equinos, ya que su padre entonces según dice Brito del Pino en su «Diario»: «Era el hombre de más corpulencia que he conocido».

Se continuaba con el sistema de antaño y por consiguiente seis años mas tarde, «El Constitucional» publicaba: «Se venden 8 carretas nuevas hechas en el Paraguay de la mejor madera, que son lapacho y viraró, por el precio que ofrescan; están toldadas y quinchadas, sin que falte ningún apero para marchar, hasta coyundas; hay hasta cien bueyes gordos y mansos, y se darán por el más ínfimo precio; el que se interese por algunos de los bueyes o carretas, véase con su dueño que

(280) Archivo G. de la Nación. Montevideo. Papeles de Aguilar.

vive en la Barraca Norte - americana sita en la plaza de Cagancha donde podrán ver las carretas que se hallan allí mismo y a su dueño que se hallará desde por la mañana hasta las 10 del día».

Transcurridos 10 años más, el 31 de agosto de 1853, terminada la Guerra Grande, se reunieron en Maldonado sus vecinos, a invitación de Rafael Machado, con el objeto de proponer un proyecto para establecer una diligencia departamental, que hiciera el servicio de los tres pueblos.

Siendo entonces Quintín Correa, jefe político y de policía, resultó electo por mayoría de votos y se nombró una comisión a fin de redactarlo, compuesta por los Sres. Rafael Ant.o de la Fuente, Juan Manresa, Antonio Acuña, Francisco Calamet, José Pintos, Francisco José Aguilar, Rafael Machado y Antonio Odizzio.

La agencia general se establecería en San Carlos, que sería el punto de partida. El primero de sus artículos decía:

«Los tres pueblos del departamento de Maldonado, San Carlos y Rocha, en unión y por mutuo consentimiento han acordado la formación de una sociedad por acciones, para establecer una diligencia departamental». El valor de cada acción era de una onza de oro.

Respecto a la correspondencia, ya desde mucho antes - el 20 de febrero de 1793 - la Real Administración de Correos de Buenos Aires, anunciaba que iba a ser establecido ese servicio en nuestro país.

Fue Horacio Arredondo (h.) que publicó en la revista de los «Amigos de la Arqueología», el raro documento que tal cosa determinaba.

Salía un correo semanalmente desde Montevideo hasta Santa Teresa, los martes a medio día, pasando por Maldonado y San Carlos.

La tarifa entre estas dos localidades era de «medio real por la carta sencilla y doble. Un real por la triple, y real y medio por la onza de paquete».

Después de 63 años, recién se pensó en aplicarle a las cartas, una estampilla. Se le daba el nombre de «diligencias», a las de la primera emisión.

Llegó un tiempo en que se establecieron las «Mensajeras Orientales», que esperaban, el día de salida, en la agencia situada en la calle Uruguay esquina Florida (lado 5. E.), atendida por un Sr. Pastoriza.

A poca distancia - en esta última calle, casi esquina Mercedes - existía un gran barracón con piezas en sus fondos, donde alojábanse los conductores y sus vehículos.

Hubo también en 1874 otro servicio de diligencias particulares, de Teodoro Fernández e hijo, para San Carlos y Maldonado. Salían desde la capital, calle 18 de Julio Nº2, los días 5, 15 y 25; y de regreso los 9, 19 y 29.

En verano, siendo buen tiempo se salía de Montevideo a las tres de la madrugada para llegar a eso de las siete de la tarde y seguir para Rocha al día siguiente. En invierno, generalmente para ir hasta San Carlos, se tardaban dos días, pero véase lo que decía un periódico de esta fecha: "La diligencia que debió llegar a ésta el 18, procedente de Rocha, recién llegó ayer 22 perdiendo su turno. La que debía llegar de Montevideo, tampoco llegará. . . Después de diez días de incomunicación con la capital, por la creciente de los arroyos, hoy llegará una de las «Mensageras Orientales».



No obstante, he aquí el detalle de las diversas etapas y los gastos invertidos en un viaje de ida v vuelta desde la capital.

«Ida

30 de Marzo de 1866.		
	Boleto diligencia	$ 5.00
	Almuerzo separado	$ 0,60
31 de Marzo		
	Cenar,dormir en Solís Grande	$ 1.00
1º de Abril		
	Almuerzo en el Sauce	$ 0,50
	Cenar y dormir en San Carlos	$ 1.00

Regreso

5 de Abril.		
	Boleto diligencia	$ 4.00
	Almuerzo en San Carlos	$ 0.50
	Cenar y dormir en el Sauce	$ 1.00
6 de Abril		
	Almuerzo en Solís Grande	$ 0.50
	Cenar y dormir en Pando	$1.20
7 de Abril		
	Llegada a Montevideo a medio dia»	

El viajero el día 30, debió haber quedado en Pando, tal como al

regreso.

La posada de Solís Grande, de que se trata, estaba situada en la margen izquierda del arroyo de ese mismo nombre y próximo al paso real. Su propietario Saturnino Ferreirés la estableció allí, junto con una pulpería. Eran éstas de lo más primitivo, consistiendo en un cuadrilátero - de paredes de terrón, techos de chapas de hierro galvanizado - y cerrado al fondo. Al frente una entrada, próxima a un corral y donde las diligencias hacían su parada.

Al aparecer los pasajeros se adelantaban a recibirlos, Ferreirós y una empleada. Esta hacía pasar a las damas junto con los niños, a sus correspondientes habitaciones; y aquél también a los hombres y a los adolescentes. Al poco rato se veía aparecer a la primera, cargando la ropa blanca para tender los catres.

Cuando el número de pasajeros era excesivo, se improvisaban camas sobre la mesa billar. La cena generalmente se componía de: una sopa, asado de oveja y un guisado de lo mismo; el postre: pasas de higo, nueces y avellanas. Una vez terminada, la gente se iba a acostar para poder madrugar, pues aún obscuro, el mayoral golpeaba en las puertas avisando que era hora de levantarse. Servido el desayuno de café (achicoria) y una galleta, en seguida cada uno se dirigía a ocupar su asiento en la diligencia, para marchar.

Si todo ello producía molestias, en cambio durante el buen tiempo, compensaba la grata impresión experimentada, al poderse contemplar el hermoso espectáculo de la aparición de las barras del día, los celajes rosados de la aurora y por fin del disco solar.

La posada y pulpería de El Sauce, antes citada, ocupaba en cambio, una buena casa de material, perteneciente a Santiago Moreno y donde se solía dar alojamiento.

Con el transcurso del tiempo, la vía férrea fue progresando y al hacer abreviar las distancias, aquéllas no se utilizaron más.

En una carta geográfica de las costas del Este, de procedencia inglesa, recordamos haber visto indicada, la de Solis Grande: Inn (posada) ; para que pudiera ser de utilidad a los viajeros.

Era la parada obligatoria para éstos y todas las diligencias, a fin de poderse hacer - sobre todo en invierno - en dos etapas, la distancia entre Montevideo - San Carlos y vice versa.

Las postas (Fig. 51) se escalonaban generalmente cada tres y media o cuatro leguas y los dueños del campo estaban obligados a tener reunidos en el corral, los caballos de la muda, para el día y hora señalados. Como tal cosa, por múltiples circunstancias, no era segura, sobre todo durante el invierno; sucedía que muchas veces le tocaba al

cuarteador el cumplirla.

Dejaba la cuarta y partía al galope en busca de los siete equnios correspondientes; mientras el mayoral iba desprendiendo y soltando los del vehiculo bien, había que verlos en qué lastimoso estado de cansancio y curtidos por los latigazos, se encaminaban con paso lento hacia el campo! Pero lo que más los aniquilaba era cuando siendo de tardecita y al empezar las heladas, sus cuerpos sudorosos, al permanecer durante la noche sin secárseles el pelaje, se «pasmaban».

En verdad que la caballada utilizada era la más ruin y de menos valor; y de ahí el título despreciativo que se le daba : «mancarrón sotreta de diligencia»

Aquella inesperada demora qué mal efecto le causaba al pasajero,



Fig. 51 Una Posta

ansioso por llegar pronto a su destino! Sobre todo cuando veía perderse en lontananza, la silueta del cuarteador en busca de la tropilla.

Por lo tanto, más de un viajero dejaba su asiento para emprender la marcha a pie, larga distancia, y por el mismo camino en que después se le recogería.

El que no estuviera acostumbrado a estos trances, se veía obligado a experimentar ciertas impresiones desagradables.

Por ejemplo, cuando en el rigor del invierno los pasos malos y fangosos, debido a las grandes lluvias, formaban una pequeña laguna, continuamente, al vadearlos se oía al conductor, gritarle con voz estentórea, al cuarteador: Tiráte bien a la derecha (o viceversa), porque a la izquierda es muy feo!

Como se comprende, los individuos allí encerrados no se consideraban muy seguros, al pensar lo que podría suceder, equivocándose de rumbo.

En la punta de la Laguna del Sauce, se encontraba una bajada tan

rápida y gredosa, que después de llover impresionaba el descender por ella. Máxime al hallarse la baca bien repleta, y se veía al mayoral tironeando con gran esfuerzo de las riendas, para sofrenar a los equinos y marchar lo más lentamente posible. Un resbalón de alguno de ellos y la volcada era segura.

Un caso fatal, que ocasionó una tragedia, fue el que aconteció el 17 de Octubre de 1882. La diligencia de Patrocinio Fernández continuando su viaje hacia Rocha - al vadear el Paso de Bentos, próximo a San Carlos, fue arrastrada debido a la fuerte correntada del arroyo de ese mismo nombre.

Por haberle arrebatado el caballo al cuarteador, hizo desviar a los demás, y de ahí al vehículo, que siguió el curso de las aguas unas dos cuadras.

Se ahogaron el mayoral, el cuarteador, tres pasajeros y los siete



Fig. 52 La Comercial del Este

equinos. Un muchacho, peón de la diligencia, se salvó a nado, porque éstos, generalmente iban parados sobre el estribo y asidos de la portezuela; así que le fue fácil librarse del peligro.

Una vez establecido el ferrocarril a Pando y posteriormente a «La Sierra» en 1895, la travesía fue más llevadera y breve.

Desde la última, «La Comercial del Este» estableció un servicio con itinerario, que encaminándose por la vía más directa hasta Maldonado, iba a terminar en San Carlos. (Fig.52)

Cruzaba las siete célebres zanjas, vertientes de Las Animas, y apartándose del camino nacional en la hoy estación «las Flores», rumbeaba hacia la costa, para internarse en la extensa avenida de pinos, que Piria recién empezara a formar entre los cerros de Pan de Azúcar y de Los Burros.

Terminado este recorrido, la diligencia continuaba por un camino vecinal hasta el arroyuelo que forma la barra de la Laguna del Sauce o del Potrero; que es por donde desagua en el mar y lo cruza un puente de madera, construido el año 1899.

Una vez traspasado, presentábanse imponentes dunas de arena voladora, que se interponían.

Fuera de los siete caballos reglamentarios de tiro, se agregaban otros más, pero antes de emprender la marcha, el mayoral solía pedirles tan sólo a los hombres, el favor de hacer a pie aquel trayecto excepcional de la ruta. (Fig. 53).

Menos mal, que no muy distante - poco más de medio kilómetro - se encontraba la playa del Portezuelo (281), donde hacia el lado Oeste aparecía el panorama de su pintoresca ensenada de 23 kilómetros de extensión.

Siendo toda la costa, de piso más firme que la de Carrasco, se continuaba a veloz carrera a la vera del mar, para subir después lentamente hasta la cumbre del abra, y pasar por delante de la propiedad de Antonio L. Lussich, en Punta Ballena.

En llegando a la ciudad de San Fernando, el turista, cansado del



Figura 53: Cruzando los médanos.

viaje, tenía todavía que ocuparse en contratar un carricoche para que lo transportase al balneario de Punta del Este.

Estas travesías solían presentar también sus inconvenientes y de los que recordaremos algunos de ellos.

Yendo para Montevideo, nos hallábamos instalados en el interior de la diligencia, cuando oímos que en el pescante discutían en alta voz, y a menudo daban golpes contra una de las ventanillas.

Al llegar a la primera muda de caballos, le preguntamos al mayoral si era debido a algún ebrio, y nos contesta:

(281) Puertezuelo fue su verdadero nombre y así lo Intitulaba Oyarvide.

"No, es un loco que lo llevan para el manicomio; pero no se alarmen, va enchalecado».

En el mes de Diciembre de 1885 un pasajero contaba «que después de salir de Pan de Azúcar a las 4 de la tarde, al llegar al abra del Mallorquino de los Ceibos, la diligencia se quedó metida en un pantano (peludo) ; donde trabajaron con todos los medios imaginables hasta las 12 de la noche llegando a San Carlos a las 2 1/2 de la madrugada».

Y menos mal que les participaba a los suyos «qué había llegado con toda felicidad»! (Fig. 54).

Eran temibles esas zanjas tributarias de la laguna de El Sauce, las



Fig. 54 Un Peludo

que se tenían que vadear por fuerza, siendo la vía de tránsito utilizada desde tiempo inmemorial y ser la más breve.

Se abandonó en cuanto el carretero, pasando por el abra de Perdomo, fué terminado.

En otra cruzada empieza a llover y al cerrarse la noche, una de aquéllas - como suele decirse, en que no se veían ni las manos - el infeliz cuarteador para descubrir la verdadera ruta, tan sólo contaba con el resplandor del incesante relampagueo.

Por consecuencia, seguíamos lentamente, cuando hete aquí la diligencia se detiene de golpe, dejándonos en nuestro asiento en una desequilibrada posición. Visto el peligro, nos descolgamos a tientas por la portezuela, mientras el mayoral alumbrándose con algunos fósforos, trataba de cerciorarse de la posición en que se encontraban las ruedas, y saber en qué direccion debía hacerse la recuarteada para evitar el

vuelco del armatoste.

Así se hizo, y con tal acierto, que logramos salir del apuro.

En otro viaje íbamos para San Carlos, y entre los demás pasajeros había una señora con un niño de unos seis años de edad. Como permaneciese todo el tiempo acurrucado y somnoliento al lado de ella, le preguntamos la causa y nos responde: «Debe de estar con una gran fiebre».

Pues bien, se trataba nada menos que de los síntomas de la viruela negra, y de la cual falleciera poco después en la precitada localidad, haciendo desarrollar una terrible epidemia.

Delante de cada puerta de casa variolosa, recordamos que se veía clavada en el cordón de la vereda una banderita amarilla.

Para terminar con estos episodios, a pesar de estar uno acostumbrado a ellos, por la frecuencia de esas cruzadas, el que va a continuación es el que no ha podido borrarse de nuestra memoria.

La diligencia estaba por llegar a la estación «La Sierra» cuando el mayoral nota que uno de sus siete equinos, el del costado derecho, iba lerdeando.

Siendo hombre ágil, desde el pescante y apoyando un pie en el travesaño donde se sujetaban los tiros, empieza con encarnizamiento a aplicarle fuertes y repetidos latigazos.

Dada su obstinación y hallándonos a su lado, en señal de protesta le recriminamos su cruel ensañamiento.

Terminada esta escena y ya en marcha, sintióse como un crujido sordo, semejante a cuando se quiebra en dos una caña hueca.

¿Qué había sucedido? Acababa de partírsele una tibia al vapuleado animal.

Detenido el vehículo, le quitaron los arreos, y el pobre inválido fue dejado en libertad en medio del camino, donde sudoroso y temblando, se sostenía sobre tres patas. En ese momento, acertando a pasar dos paisanos a caballo, al ser vistos por nuestro mayoral, éste les grita: ahí les queda ese mancarrón, pueden despenarlo y llevarse el cuero para Vds.

He aquí en resumen algunos de los variados peligros y molestias a que se exponían entonces los turistas o veraneantes que desearen allegarse hasta aquella privilegiada península.

En 1907, cuando Punta del Este empezaba a ser más conocida y tener mayor número de visitantes, uno de los vapores de Mianovich haciendo escala en Montevideo iba los sábados en cinco horas, para regresar a la tarde del día siguiente.

La llegada del ferrocarril a Maldonado, (282) habilitado al servicio del público el 15 de diciembre de 1910, y a la Punta del Este el 1.º de enero de 1930, el camino carretero desde Montevideo a esta localidad y sobre todo el progreso alcanzado por la fuerza motriz, (283) fueron facilitando el fomento y adelanto de aquella importante zona y demás balnearios.

El primer tramo de camino costanero que se construyó - de unos cuatro kilómetros de extensión - quedaba librado al tránsito en 1910.

Lo fue con el importe de la venta de solares de Punta del Este, y después el segundo se terminó en 1911.

En seguida se practicaron en algunas calles de la península, obras de pavimentación.

En ese año empieza a circular un ómnibus automóvil para 18 personas, con ruedas de goma macizas, para hacer el servicio durante el período de los baños, entre San Carlos, Maldonado, Barrio Cavallo, (hoy «Las Delicias») y Punta del Este. Era de la empresa «Progreso del Este», de Angel Rubio, Eladio González y Rafael de la Fuente.

Pasados dos años se establece una empresa de carruajes, de Costa Hnos.

En diciembre de 1914, a los dos automóviles de Nicasio de los Santos, que trabajaban permanentemente, se agregaron dos grandes autobuses de la empresa Ugarte, de Minas, y que el año anterior habían funcionado en la línea Maldonado - Punta del Este y vice - versa.

Al mismo tiempo José Montañez, haciendo el mismo recorrido, puso dos automóviles más, y Alfredo Monformoso otro autobús.

---

(282) El ferrocarril hasta Pando se inauguró a mediados de 1877. El estado inició la construcción desde la estación Olmos - del F. C. C. - de una línea que debía terminar en Maldonado; pero al finalizar 1891 se interrumpieron los trabajos, para ser reanudados en 1894. Al siguiente,llegó a la estación «La Sierra» donde quedó detenido 15 años.

(283) En 1905 «Los diputados Gabriel Terra, Juan F. Canessa, Julio María Sosa, Santiago Rivas y Victor Soudriers presentaron a la Secretaría de la Cámara, de que formaban parte, un proyecto de ley relacionado con la importación de automóviles.

Los autores del proyecto se proponían fomentar el empleo de estos en el país». «El Combate». Maldonado. Junio 4 de 1905.

Era en el tiempo que se hiciera tan popular la zarzuela en la que se cantaba: «El automóvil mamá, es una cosa, maravillosa...».

En épocas anteriores, una empresa muy importante, fue la que debió de haberse llevado a cabo. Un ferrocarril que partiendo de Punta del Este llegaría a Cebollatí.

Así lo aseguraba un periódico: «Sépase, ya están en viage los durmientes, rieles, y vagones para las seis primeras millas".

De manera, que el 12 de abril de 1875 tuvo lugar la inauguración, y la población fernandina acudió en crecido número. «A las 2 ½ de la tarde la banda de música, con un piquete de guardias civiles, se dirigieron al punto en que se hallaban los preparativos y donde se había levantado una carpa extensa como un salón.

El padrino era el jefe político Frano.o M. Acosta, a quien el ingeniero Jurgensen presentándole una pala, procedía a la ceremonia.

Verificada ésta, se hicieron descargas, y al tocarse el Himno Nacional izaron las banderas oriental y norteamericana.

Terminados los discursos, en seguida se firma el acta, y a las 4 los concurrentes se sentaban en un banquete».

A la verdad que se vieron obligados a improvisar el salón, ya que en ese tiempo, la comitiva oficial no tenía donde albergarse. Tan sólo existía el faro y algunas chozas.

Terminada la fiesta y pasado el entusiasmo, todo quedó en proyecto.

No obstante, cuatro años más tarde solicitaron una prorroga; pero por haberse corrido más tiempo del plazo estipulado, caducó la concesión.

En 1892 Enrique Burnett, gestionaba la construcción de una vía férrea de trocha angosta, por la costa, entre Maldonado y Punta del Este.

Posteriormente un sindicato argentino estuvo en trámite de estudiar la construcción de una línea de tranvías, con igual destino, pero llevándolo hasta San Carlos.

La empresa iba a establecer también un gran establecimiento balneario en Punta del Este.

En 1912 los representantes por el departamento de Maldonado, pidieron en las Cámaras, que el P. E. le diera autorización a un delegado técnico, del personal del Ministerio de Obras Públicas, para que proyectase e hiciese ejecutar una rambla costanera de 15 metros de ancho como mínimo, en la Estación Balnearia de Punta del Este. Que partiendo del edificio de la aduana, emplmese con el camino carretero que le daba acceso, dentro de su planta urbana.

Nada se hizo.

Transcurridos dos años vuelve el diputado Julio M. Sosa, por si tenía más suerte, a presentar un «memorandum», en el que encarecía

que una de mis primeras obras, necesarias, era la construcción de una rambla.

El arquitecto Prevettoni presenta los planos, que fueron publicados.

Cálculos inútiles, pues este proyecto tuvo el mismo fin que el anterior.

El 30 de enero de 1916 se inaugura allá la luz eléctrica, por medio de una usina provisoria instalada en «La Pastora», para atender al servicio, tan sólo durante la estación veraniega.

Cuando se construye la de Maldonado, entonces genera energía destinada a ambas y a San Carlos.

En 1920 se llama a licitación para la pavimentación en aquella península y se hace gran parte de la existente.

La de hormigón es moderna, así como las obras de saneamiento.

Pedro Risso

Pedro Risso, sabiendo que en el arroyo de Maldonado penetraban continuamente las toninas (Delfín. Delphinus Brainvillei), quiso dedicarse a la pesca de ellas, con intención de extraerles el aceite; y en seguida instalaba una casilla en la margen derecha, muy próximo a la barra.

Cuenta un viajero que: «A la altura del cabo de Santa María (depto. de Rocha) encontraron grandes cardúmenes de toninas alrededor del barco y cuando estaban intentando de arponear algunas, vieron a considerable distancia un objeto que al pronto creyeron fuera un buque; pero subiendo al palo mayor para observar mejor, descubrieron que era un pez que lanzaba agua hacia arriba en la misma forma que lo hacen las ballenas.

Tuvieron después el mismo espectáculo en muchas pates y supusieron que fueran una especie de las mismas.

Darwin al llegar a la embocadura del Río de la Plata, se encontró con una cantidad considerable de delfines, como varios millares.

El mar entero parecía surcado por ellos, y ofrecían el espectáculo más extraordinario, cuando centenares se adelantaban hacia el barco dando saltos. Risso creyó poder apresarlas por medio de un gran trasmallo, tendido de una orilla a la otra; pero siendo tan fuerte la

correntada, hizo desbaratar sus planes. Decepcionado al ver que solo consiguiera capturar a una sola tonina, desistiendo de su intento, se dirige a Punta del Este cuando contaba con muy escasos habitantes.

La vez que Julio Boeth hubo fundado allí la «Sociedad de Pesquería» en 1888, entra a formar parte como gerente, hasta que dos años más tarde el Gobierno le prohibe a la empresa que continuara, debido a la protesta de los arrendatarios de la matanza de focas.

De modo, que por cobro de sus honorarios, Risso se queda con las instalaciones, etc. (Fig. 54). Fuera de dos piezas del frente de piedra, las demás eran de terrón y todas cubiertas con chapas de hierro galvanizado.

Desde ese día comienzan sus actividades como fabricante de conservas de pescado, siendo el escabeche de sargos y mejillones su especialidad: al mismo tiempo alojaba algupensionistas.

Cuando se hace cargo del establecimiento, consistía en terreno de 50 metros de frente por 100 de fondo - manzana 55, solares d, e, f -, y más tarde adquiere el otro contiguo, c.

En el centro del cuadrilátero construye más tarde un gran galpón para comedor y además una buena cocina.

Así se inicia el servicio de la pensión familiar, para los que durante el verano no dejaban de concurrir a Punta del Este, a esta modesta e improvisada casa de huéspedes. (Fig.55)

Un turista en 1893 al llegar, se encuentra con espaciosas construcciones para dar cómodo albergue a numerosas personas; y que lo trataban a uno a cuerpo de rey, lo decían cuantos habían tenido ocasión de comprobarlo.

Cuenta Villegas Suárez, que en 1896 antes de haber adquirido Antonio L. Lussich, la propiedad de Punta Ballena, en una de sus giras marítimas, condujo a varios periodistas a visitar aquellas costas. «Después de Varias horas de lento navegar llegaron a Punta del Este, cuyos encantos naturales ya eran conocidos, a pesar de que ni el ferrocarril ni los caminos lo lucieran accesible al turismo, entonces incipiente.

Aún estaba desierta la que es hoy una de las localidades veraniegas más concurridas del Río de la plata.

Allí se encontraba Pedro Risso, alma mater del lugar, quien les brindó hospedaje ...»

Américo Pintos Marquez, a este respecto relata lo siguiente:

«Hijo de un comerciante de Montevideo, fué el primer uruguayo y entusiasta propagandista por la Punta del Este y el verdadero «pionner» que hiciese conocer a los turistas aquel paraje, que a pesar de hallarse medio desierto instaló su modestísimo hotel donde se disfrutaba de una

vida patriarcal y de muy buena comida.

Hombre honrado y laborioso, a no ser por las adversidades del destino, habría llegado a poseer una buena fortuna. (Fig. 56).

La transformación de aquel lugar, data desde el día en que se pudieron realizar operaciones de terrenos, finiquitadas ya todas las dife-



Fig. 55 Hotel de Risso

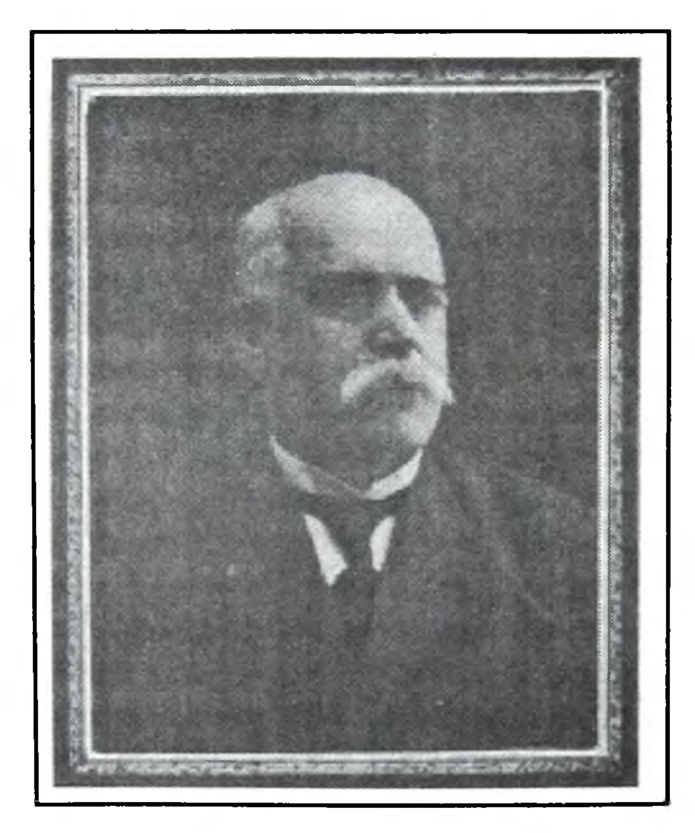


Fig. 56 Pedro Risso

rencias entre los sucesores de los hermanos Lafone y el Estado. Pero injustos seríamos al tomar ese punto de arranque del surgimiento de

Punta del Este, si no estampáramos el nombre de quien tuvo tanta influencia en la prosperidad y desarrollo de aquel balneario.

Fue Pedro Risso el progenitor de todo aquello, por una de las veleidades del destino, si se quiere; pero sin que nadie pueda arrebatarle ese título.

Hombre de humilde condición, trabajador, lleno de méritos, llegó allí buscando campo para sus actividades. . . La fama de buena cocina atrajo clientela, no sólo de Montevideo, sino también de Buenos Aires.

Cada pasajero que llegaba era un enamorado del lugar. Risso se encargaba de informar a todos lo fácil que era conseguir terrenos a bajo precio, y desde entonces inicio se una concurrencia de veraneantes». (Fig 57).

Mucho antes de instalarse, por los años 1874 al 1879 ya iban desde Maldonado a veranear las familias de Ramiro de las Carreras, Domingo Marquez, Carlos Julio de la Fuente, Lauro Pintos, Ruperto Fernández, Juan Booth, etc. y también de San Carlos, la de Ignacio Lavagna, ocupando invariablemente las pocas viviendas disponibles.

Volviendo al hotel de Risso, sus primeros huéspedes desde 1895 a 1901 fueron el Padre Puig, Dr. Francisco Durá, T. Kussrow, presbítero Dr. Lorenzo A. Pons (gran aficionado a la pesca, especialmente de los mariscos que él sabía preparar como ninguno). Vicente Ortega y Sra., así como el escribano Barbieri, se trasladaban todos los años desde Buenos Aires, y el Dr. de Leye desde Santa Fe.

De Montevideo además: Alfredo G. Sóñora, Dr. Elbio Fernández, Dr. Julián Saráchaga, Dr. Dionisio Ramos Suárez, Dr. Zorrilla de San Martín, Carlos Burmester y familia, Dr. Carlos María de Pena y familia, Dr. Federico Escalada y familia, arquitecto Sampognaro Bofill, Dr. Luis Piñeiro del Campo y familia, Dr. Juan Pedro Castro y familia, Dr. Pedro Figari y familia, Dr. Leoncio Correa y Sra., Dr. Llovet, Dr. Quintela, Dr. Blas Vidal, Dr. José Salgado, Sosa Pons, Dr. Juan Fleurquin, Baeza y familia, Braga y familia, Alberto Gómez Folle y familia, etc., etc.

Aquí es justo que recordemos el puesto destacado que ocupó también, Emilio Pitot, siendo después de Risso, uno de los más entusiastas propagandistas de Punta del Este.

En 1919 era presidente de la comisión «Pro Fomento de Turismo en el departamento de Maldonado».

En esa época le dirigieron una nota al presidente del Consejo Nacional, relacionada con ciertas deficiencias que conspiraban contra el progreso de aquella localidad.

1º) Deficiencias en el servicio de aguas corrientes. 2º) Pavimentación arbitraria, inadecuada, comprometedora del embelleci-

miento futuro del balneario. 3º) Posible interrup ción del tráfico entre Maldonado y Punta del Este por falta de reparaciones del camino, y también porque no se contrarrestaba la invasión de las arenas que lo cubrían en muchas partes.

Para las obras de mejoramiento, la comisión consideraba indispensable $ 6.000 para ampliaciones, en el punto de captación del agua,, y para construcción de un nuevo depósito y arreglo de las cañerías; $ 12.000 para composturas de la carretera y construcción de un nuevo camino para automóviles pasando por el Bosque Municipal; y $ 2.000 con destino a reparaciones de la rambla e imprevistos.

En suma $ 20.000.

Juan Serra, su hijo Francisco y Antonio L. Mrak fueron también otros constantes propagandistas de tan pintoresca península.

Risso con su señora y colaboradora, permanecieron atendiendo el hotel hasta el año 1917, en que pasó a manos de otro propietario.

En Febrero de 1936 aquél fallecía en Maldonado.



Fig. 57 Grupo de Veraneantes

Primeros chalets

Cuando Pedro Risso estaba instalado con su modesto hotel en Punta del Este, se hospedaba en él durante el verano de 1900, un uruguayo residente en la Argentina. (284).

Estimulado por aquél, hace la adquisición de dos solares, donde

construye para su residencia veraniega, el primer chalet que entonces existiera. (285). (Fig. 58).

Ahora bien, de aquí para adelante explicaremos como debido al encadenamiento de voluntades diversas, impulsadas por la propaganda de Risso y continuada por su ex-huésped - se empezara a iniciar el fomento edilicio de tan hermoso paraje, hasta entonces despoblado y poco conocido.

Al año siguiente, encontrándose este último allí y sabiendo que un amigo suyo (286), estaba con su familia tomando los baños de mar en el Rincón de los Píriz -hoy balneario de «La Barra» (287)-, se presenta de visita con su señora. Iban a aconsejarles que abandonasen tan solitaria y desierta playa y fuesen a poblarse donde ellos estaban. Se les agradece la buena idea y obtenido el terreno en 1902 (288), se empieza en seguida la obra (289). (Fig. 59).

De aquí arranca la iniciación edilicia.

Ahora, volviendo al tiempo cuando se sortearon los solares en la J. E. A. de Maldonado, por hallarse en desacuerdo los hermanos Lafone, en esa parte, se tuvo que esperar la terminación del litigio, para poder hacer la venta.

En consecuencia, recién se solicitaba el primero de ellos en 1895 y al año siguiente otro. En 1897 no hubo interesados y en cambio en

(284) Vicente Ortega.

(285) Solares g, h, manzana 55. Después pasó a propiedad del Dr. Avelino Gutiérrez, donde aun puede verse una parte, empotrada dentro del mismo edificio ocupado hoy por el «Hotel Elite». En la figura 55 se destaca la planta alta, detrás del hotel de Risso.

(286) José Ramón Seijo.

(287) Fue la primer vivienda que éste levantara el año 1882.

(288) Manzana 44, solares e, g.

(289) Una vez terminada, un hijo político de Seijo, León Caubarrére, francés, denuncia el solar contiguo donde también edifica.

Por hallarse muy relacionado con un compatriota suyo, Beltrán Hardoy, lo induce para que hiciese otro tanto; y habiendo aceptado, se establece en la misma manzana. Fueron ellos los cuatro primeros. Desde este instante una nueva coincidencia vino a contribuir al fomento de Punta del Este. Ella fue, que Hardoy, al estrenar su chalet, acompañábalo su concuñado Camilo Guani. Ahora bien, siendo el director de la sociedad «La Bola de Nieve» establecida en Buenos Aires, como hombre práctico, dióse cuenta de la importancia y gran porvenir de aquella localidad.

A su regreso a la Argentina empieza a hacer propaganda, y al formarse la sociedad «Balneario de Punta del Este», con capitales argentinos, se comienza la construcción del Biarritz Hotel, una rambla y algunos pequeños chalets destinados a la venta.

En ese intervalo empezaban a edificar, el comodoro argentino Guillermo G.Nunes, Dr. Carlos María de Pena, Teodoro Kusrow, Dr. Ramón Leiguarda, Jorge Morrison, Dr. Enrique Llovet, Carlos Burmester, Bernardo Riet Correa, Dr. Avelino Gutiérrez, Fayet, Joaquín García, Bredius, Teodoro Keppel, Ana B. de Mayer y otros.

1898, seis. En 1899, dos. En 1900, tres. Desde 1901 se inicia un pequeño aumento, doce. En 1902, veintiuno. En 1903, catorce.

En 1904 debido a los acontecimientos políticos no se presentaron más que tres denunciantes; pero habiéndose terminado la contienda y coincidiendo con la precitada propaganda, en 1905 se produjo como un «rush» al asalto de solares.

Así fue; solicitáronse de golpe 177. Tal entusiasmo se detuvo ya

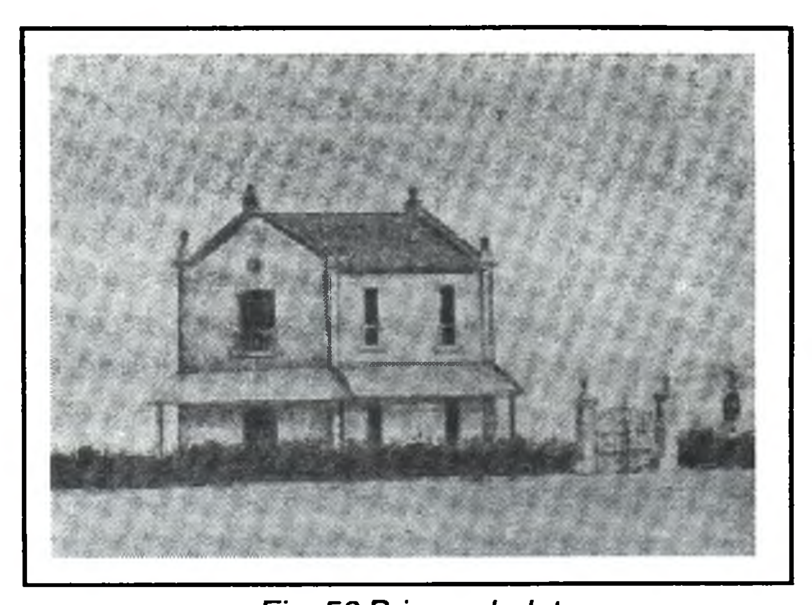


Fig. 58 Primer chalet

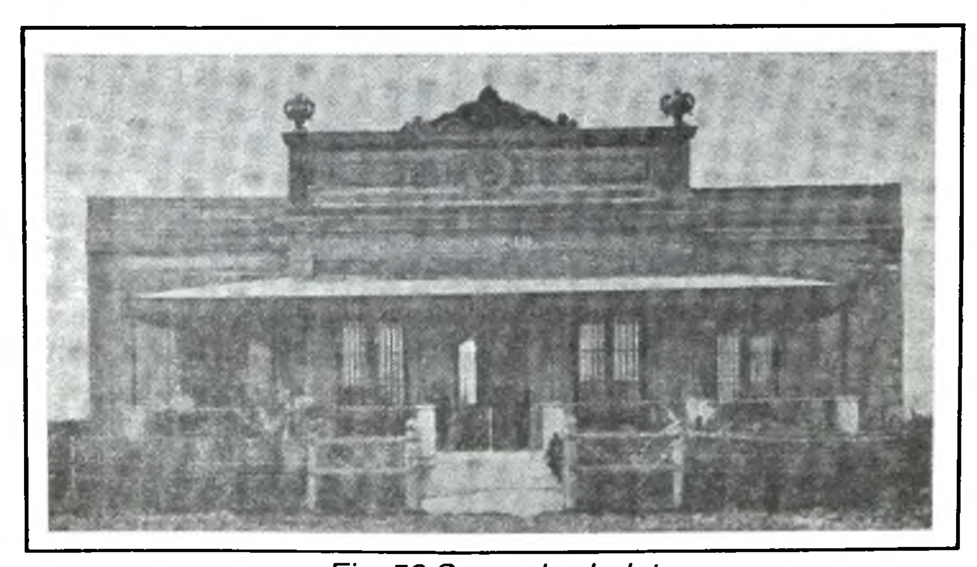


Fig. 59 Segundo chalet

que un año después, se despacharon veinticinco solamente.

Sobre este particular dejaremos de dar mayores detalles respecto a las subsiguientes denuncias.

Entonces «Caras y Caretas» de Buenos Aires escribía:

«Ideal! - Es el calificativo que aplicaron a Punta del Este, los caballeros excursionistas que... visitaron aquel hermoso paraje de la costa atlántica del Uruguay.

Era una comitiva compuesta en su mayor parte por hombres de negocios, de esos de vista clara y fino olfato para aquilatar con acierto en toda empresa.

Se trataba del primer viaje del vapor «Golondrina» procedente de la Argentina, haciendo escala en Montevideo.

Asociado a «La Bola de Nieve», llega también el doctor en medicina, Ramón Leiguarda, quien contribuye igualmente a dar un gran impulso a todo aquello.

En 1916 el vapor «Montevideo», de la empresa porteña Mianovich, fue expresamente con los socios del club «Excursionistas Argentinos», interesados en conocer dicho paraje. Bajaron cincuenta y tantos, entre los varios periodistas.



En el año 1905 traspasada la plazoleta hoy Julio María Sosa delante del hotel de Risso, presentábase hacia el lado E. una vasta y verde campiña, semejante más bien a un potrero de estancia, tanto era el número de ganado vacuno y caballar, que se veía pastando. (290)

El programa de la mañana para los bañistas masculinos, era el de concurrir a la Playa Mansa o de El Plato, y por ser tan escasos los veraneantes tenían de sobra las damas con la llamada «Pileta», situada en la costa opuesta, La Brava...(Fig. 60).

Estando prohibido el baño en común, un tablero en su frente, avisaba que era tan sólo «para las damas», y si no cuatro pesos de multa.

Todavía perduraban las costumbres de antaño, tal como lo informara un periódico de Maldonado: «Se nos dice que los hijos de Adan invaden el lugar destinado para bañarse las hijas de Eva.

Bueno seria marcar nuevamente sus respectivas posesiones y poner una guardia como se hace en la capital».

Eso sucedía, naturalmente, cuando el bello sexo usaba pollera lar-

(290) Poco tiempo antes Miguel Sagristá solicitaba se hicieran cumplir las ordenanzas que prohibían el pastoreo de ganados en los caminos públicos y en Punta del Este.

ga, desconocía el uso del mameluco y el piyama, la costumbre de cruzar las extremidades inferiores en público, montar a caballo como los hombres, pintarse el rostro, pasear sin medias y tomar el coktail.

Así que, no pudiendo la juventud durante las horas del baño, establecer sociabilidad, ni «flirt» alguno, dentro o fuera del agua, cada cual concurría a su sección para regresar a su albergue.

Posteriormente, cuando ya estaba establecido el baño en común,



Fig. 60 Baño de la Pileta

en la playa de «El Plato», los hoteles «Biarritz», «España» y «British House» construyeron casillas para los bañistas; pero se las hicieron demoler. (Fig. 61).

De tarde solía hacerse un paseo, partiendo el pequeño grupo desde la plazoleta antes citada; y como todo era un campo abierto, generalmente se rumbeaba en dirección a la playa del cable submarino - cuya casilla hállase instalada en la manzana 28, solar d - para regresar después de permanecer un rato, descansando en la costa, o juntando pequeños caracoles de ciertas variedades raras. (291).

Para los hombres, sus pasatiempos en los días de bonanza, consistían a veces, en ir a cazar conejos (292), a la Isla de Gorriti, donde abundaban. Restos de cuando fue arrendada en 1889 por la sociedad pesquera de Boeth, y en la que formó un inmenso criadero con un puesto de vigilancia para impedir la entrada de los cazadores.

Y si no, iban aquéllos a pescar al aparejo desde alguna embarcación, generalmente a la Boca Chica, y en un paraje especial donde se

---

(291) Terebra patagónica. D'Orb. y Anachis sertuaria. D'Orb.

(292) Según un viajero, en 1863; «Gorriti era la mansión predilecta de los conejos». Todos eran de pelaje gris.

iba a la fija, denominado «El pozo de la Vieja». (293)

Después de la cena, no poseyendo el hotel de Risso, billares ni piano, se improvisaban loterías de cartones, y en las noches serenas, la tertulia se solía hacer sentándose en el palito (294), pues bancos al aire libre no existían.

También se formaban grupos, que, a la luz de la luna, permanecían sobre la arena de la cercana Playa Brava, pues hasta entonces las jóvenes no salían solas, e iban a todas partes acompañadas por sus mamás o una, «chaperón».

Más tarde se construyó en el frente del hotel, sobre palos de bu-

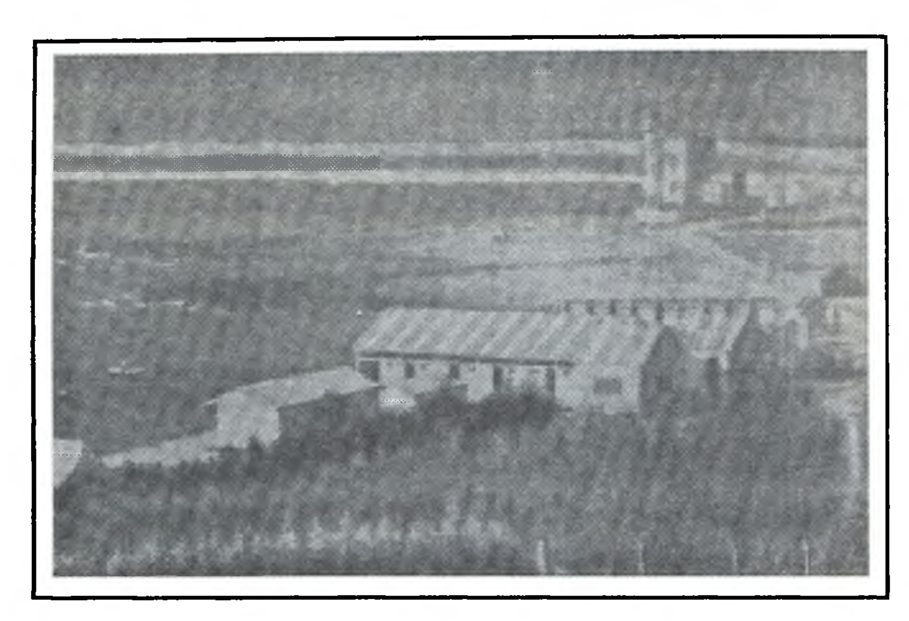


Fig. 61 Casillas en la Playa del Plato

que, una techumbre con paja, para comodidad de sus huéspedes, donde a veces jugaban a las prendas, a las damas, al dominó, al sapo, etc.; por no haber música, nunca se bailaba.

Una de las distracciones era la de concurrir los sábados, al muelle, para presenciar el desembarco de los turistas a la llegada del vapor «Golondrina» de Buenos Aires, haciendo escala en Montevideo.

Sin caminos de fácil comunicación y sin calles, cuanto veraneante llegaba en esa época primitiva, se veía obligado a permanecer en un

(293) Su nombre derivaba, porque teniase que poner de mira la vivienda de la anciana, viuda de un Roldán, situada al norte de la plazoleta hoy Julio Maria Sosa - con la punta S. de la Isla de Gorriti. En su mismo centro situábase el célebre pesquero.
Una vez desaparecida la casucha, no sabemos cómo se las habrán arreglado los interesados.

(294) Irónicamente se le llamaba así, pues consistía en un gran mástil de buque que estaba tendido delante del cerco de alambre del hotel.

verdadero aislamiento y llevar una vida tranquila, contemplativa y sin desgaste físico.

Con este régimen y la alimentación opípara proporcionada por Risso, hacía por consiguiente la delicia a sus huéspedes,que regresaban a sus lares con acopio de tejido adiposo; mismo las jóvenes no se preocupaban aún del mantenimiento de la línea.

Siendo Ortega y su señora, católicos fervientes, todos los domingos en su chalet -mientras no se habilitó la capilla - en un improvisado altar, hacían oficiar la misa por un sacerdote de Maldonado, para todo el que desease concurrir.

Cuando tuvo lugar la colocación de la piedra fundamental, fue nombrada madrina, Manuela Díaz de Pena, y padrino Vicente Ortega. (Fig. 62).

Además, fue en casa de aquéllos donde tuvo lugar la primera re-



Fig. 62 Bendición de la Piedra

unión de carácter verdaderamente social, y que resultó muy brillante.

Aún recordamos algunos de los números de su programa: Romanzas cantadas por una conocida señorita de Montevideo. Canciones napolitanas por un joven argentino. Recital por un uruguayo, y varias piezas de concierto a dos y a cuatro manos ejecutadas en el piano, por otras damas.

Una manifestación artística de tal índole, era algo desconocido e inesperado hasta esa fecha.

El nombre de la Señora Amparo P. de Ortega estuvo también estrechamente ligado a todas las obras de beneficencia, escolar y pública, allí realizadas.

En fin, el desarrollo de Punta del Este fue tan lento que se necesitaron cerca de 40 años para ser lo que es hoy, y en el que se ha iniciado un progreso rápido y asombroso. Según cálculos, el verano pasado (1944), llegó a tener unos 33.000 habitantes.

En 1938 se establecieron las obras de saneamiento. Al año siguiente se instaló una clínica de primeros auxilios en la Prefectura del Puerto, y de una ambulancia. Actualmente se cuenta con un servicio de vigilancia de las playas durante el período veraniego, con expertos bañeros, utilizados como salvavidas, en la Playa Brava. Para este mismo fin, se han construido siete balsas de 3 metros de largo por dos de ancho, para tener entre «Marconi» y «Las Delicias», con su correspondiente botiquín de emergencia.

Veamos ahora el enorme contraste experimentado en las costumbres de la época presente, en comparación con las del período de atraso, cuando aún desconocíase la vida y el encanto de las playas.

En el diario «La Nación» de Montevideo, fecha 10 de Febrero de 1863, se hacía la reclame siguiente: «La República Oriental prospera. Entre las obras que más ha llamado la atención, es la de los baños del Sr. Bastos.

Propietario de esos baños, futura joya del pueblo oriental, casi desde su arribo a nuestras playas, palpó la necesidad latente de un establecimiento donde a la vez que se evitasen los innumerables escándalos que desgraciadamente son harto frecuentes en la estación de los baños, se proporcionasen a las familias comodidades y seguridad. Desde ya damos por ello albricias a las señoras que son las que más deben disfrutarlos»

El mismo diario participaba: «Baños de mar para los hombres. Tengo el gusto de anunciar que he preparado el baño de los hombres en la calle Misiones, junto al templo de los ingleses, a dos vintenes por persona.

Y en otro suelto «Este señor está haciendo un servicio a la población de la capital, que se prueba por la afluencia de personas que concurren a sus baños.

Sobre todo las señoras que no se bañaban en la mar por la carencia que había de un sitio bastante recatado, al par que cómodo.

Hemos visto con verdadera satisfacción que la Junta E. Ad. ha prolongado la calle Misiones al Sur, y se propone levantar un pretil a fin de evitar que algun indiscreto pueda ver a las señoras que se bañen en el precitado baño».

Después - además de esto - muchas personas concurrían a tomarlos en el puerto. Los muelles de las barracas, contenían en su mis-

mo centro, una escalera que daba acceso a un pequeño compartimento - en forma de jaula - donde uno se podía sentar y desvestir.

Bajando otro poco más se penetraba en el agua por entre el maderamen del muelle. Esta prerrogativa tan sólo era concedida por intermedio de los propietarios de las barra cas.

Pasóse un lustro más para que en otro diario se leyera «La empresa del tranvía del Buceo inaugurará el 1º de Enero de 1879, un ramal hasta Los Pocitos, cuyo pintoresco punto es inmejorable para los baños, sin peligro, con piso de arena y agua constantemente limpia. Como es natural no faltarán especuladores que proporcionen todo género de comodidades a los bañistas».

El edificio del balneario se inauguró el 3 de Diciembre de 1882.

Hoteles en Punta del Este

Como se ha dicho, Pedro Risso fue quien estableciera allí el primer hotel que perduró hasta el año 1916; fecha en que al pasar a otro propietario se denominó «Hotel Central», y hoy «Palace Hotel».

En 1907 empezaron a levantar el «Hotel Biarritz». Pertenecía a la sociedad «Balneario Punta del Este», siendo gerente Camilo Guani, director local en Montevideo, Antonio D. Lussich, director técnico, el arquitecto C. E. Medhurst Thomas, síndico Leopoldo Pérez, síndico suplente Dr. J. M. Henriquez, suplentes Teodoro Ubbelode y Monteith Drysdale.

Capital $ 400.000 oro, dividido en 40.000 acciones de $ 10.

La sociedad poseía 200.000 varas de terrenos divididos en solares de 1.000 varas cuadradas y chalets de material.

Para eso Manuel Mendoza Garibay solicitó exoneración de los derechos de aduana para los artículos destinados a su instalación.

La empresa aunque solamente edificara una parte, ella fue habilitada.

La Intendencia Municipal de Maldonado proyectaba en 1914 su municipalización, es decir invirtiendo hasta la suma de $ 100.000 en compra particular o expropiación del edificio, mobiliario, útiles y enseres, usina eléctrica, casillas para baños, molino y tanque surtidor para agua, con su correspondiente parcela; así como también el número de 16 solares de las manzanas 22 y 23; con el fin de establecer un hotel - casino y que siempre sería propiedad municipal.

El Banco de la República haría el préstamo, pero esto no pudo

realizarse.

Tres años después, Luis Crodara y otros asociados compraron todo ello en Buenos Aires en remate judicial por la suma de 429.000 pesos argentinos.

Ampliaron el edificio y esa misma temporada empezó a funcionar el casino.

Posteriormente pasó a la empresa «La Financiera Argentina», y al presente a la del «Hotel Nogaró».

En 1910 Emilio Pitot funda el «British House», y enseguida el laborioso comerciante Joaquín García inaugura el 8 de Diciembre de 1911 el «Hotel España»; siendo su gerente general, José Miguez.

Después se abrieron el «Hotel Elite», de los hermanos Sader, el «Hotel de las Familias» y por último: «Miguez Hotel» «Hotel Nogaró», «El Médano», el «San Marcos», y otros.

Antonio J. Mrak

«Mrak, a la par de Pedro Risso, puede considerarse como otro de los gestores de Punta del Este.

A su esfuerzo y sacrificio se le deben todos los primeros servicios públicos que tuvo el entonces pueblo de pescadores.

Así fue como Mrak instalara estación semafórica, escuela pública, servicio telegráfico y correo, sin más remuneración que el deseo de hacer bien, a pesar de su precaria situación.

Antonio J. Mrak nació el 28 de Diciembre de 1849, a bordo del velero «Santos», propiedad de su padre, en el cual viajaba con su familia de Rio de Janeiro a Montevideo. (Fig.63).

Su primera ocupación en Punta del Este, fue en la Capitanía, a órdenes del coronel Alfredo Costa.

Este lo distinguió al haber notado en él, deseos de perfeccionar su práctica marinera.

Fue así como obtuvo el título de práctico leman, ejerciendo su nueva profesión durante dos años entre Montevideo y Buenos Aires.

Siempre había abrigado la idea de instalar una estación semafórica en Punta del Este, la que se vió estimulada por los capitanes de los barcos, que su ocupación le daba oportunidad de tratar.

En el año 1883, Mrak funda la estación de señales que tantas veces salvó de naufragar a los navegantes.

Ya estaba probado que dicho semáforo prestaba sus servicios, mas no le reportaba lo necesario para el sostenimiento de este; a pesar

de que el personal lo componía su familia, quiso nacionalizarle y su gestión fue denegada.

Esto no hizo desfallecer al luchador ni a su admirable esposa, Matilde Rivero, que con sus hijas lo acompañaban en su obra.

Pero ¿ cómo continuar si su instalación era tan deficiente ?

Se dirigió al comercio y agentes marítimos, esta vez con más éxito, pues aceptaron su servicio para avisarles la pasada por este puerto, de sus barcos, y comunicarles sus órdenes.

Por ello le abonaban $ 2.00, quedándole $ 1.00 libre, después de pagar el telegrama. No obstante, seguía en precaria situación.

El asta era muy chica y siendo las banderas de tela inapropiada, se rompían fácilmente.

En 1888 el mar arroja a la isla de Gorriti un mástil de 20 metros de

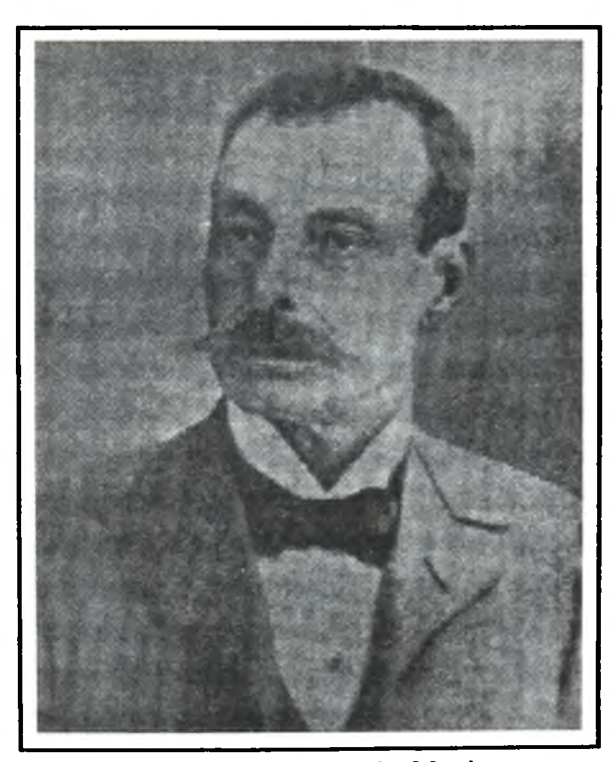


Fig. 63 Antonio Mrak

largo.

Pertenecía al general Burgueño, quien se lo regala a Mrak, y de ahí que el 25 de Mayo del mismo año fuera con aquél, inagurado un mejor servicio semafórico.

Es entonces cuando empieza de lleno su dignificante obra. Gestiona. y obtiene la instalación de una modesta estación de telégrafo y correo; pero como producía muy poco y no se le asignaba sueldo, continúa él y su familia, atendiendo a los dos servicios gratuitamente.

Efectuaba las funciones de telegrafista, su hija Filomena M. de Ferragut y su nieto Bartolomé Ferragut, que ayudaba a su abuelo.

Todo ello iniciόse el 22 de Diciembre de 1905.

Anteriormente a esta fecha y en virtud de la cantidad de niños que no recibían la instrucción necesaria por falta de escuela, atendía también con los suyos, la instrucción de no menos de 20 de ellos.

Gestiona y obtiene del Municipio de Maldonado la creación de la autoridad municipal, y que presidiéndola realiza en ella obra benéfica.

Mrak falleció el 13 de Junio de 1914, quedando su familia a cargo del semáforo, la que continuó prestando atención a esta oficina, hasta que el 1º de Abril de 1915 se nacionaliza el servicio en Punta del Este.

Este es el mejor exponente de la obra inteligente, noble y humanitaria de Antonio J. Mrak».

(Los precedentes párrafos pertenecen a la biografía de éste, escrita por Plácido F. Costa).

Volviendo al año 1881, desde el 5 de Diciembre, quedaba a disposición del público, el servicio telegráfico entre Montevideo y Punta del Este.

Como la compañía no tenía obligación de sostener la oficina en este último punto, el Gobierno, al darle una pequeña subvención a la empresa, consintió en establecerla allí y en Maldonado. Con ese motivo tuvo lugar una fiesta.

Los concurrentes fueron invitados por el jefe político y el presidente de la J. E. A., a un modesto almuerzo campestre preparado en el edificio del faro.

En los brindis, dijo Ismael L. Formoso, que el establecimiento de la comunicación telegráfica se debía en primer lugar al Gobierno y principalmente a su Ministro de la Guerra, que había acogido con interés y calor la gestión del presidente de la Junta; y también a Booth y al gerente de la compañía que coadyuvaron a la gestión de aquél.

La oficina telegráfica «Marconi», instalada cerca de Punta del Este - en la parcela 12, sobre el carretero - y que funcionara un tiempo con regularidad, tuvo que ser clausurada, por haberse nacionalizado en 1911.

De ahí que entrara el servicio de Mrak a recuperar sus fueros, si bien con las limitaciones que el sistema «Telefonique», le imponia.

Según Julián O. Miranda, Marconi había proyectado instalar en Punta del Este una gran estación inalámbrica, que por su importancia iba a ser la primera que habría habido en el Atlántico sud.

En Julio de 1888 fue establecida una línea telefónica entre Punta del Este y Maldonado, haciéndose una combinación desde esta ciudad por intermedio del Telégrafo Oriental, que recibía los despachos del se-

máforo.

Hoy día, este continúa atendido por el nieto de Mrak, antes citado.

El nuevo edificio lo construyeron el año 1934.

En Punta del Este está también la oficina del cable submarino, manzana 28, solar d, que se inauguró el 25 de Agosto de 1873. Es decir, el local; ya que dos años después recien quedaba expedida la comunicación telegráfica hasta Europa. Antes llegaba tan sólo hasta Río de Janeiro, y su jefe fundador fue Alberto Murissich.

La empresa al solicitar y obtener gratuitamente de la Comisión E. Adm. de Maldonado, una manzana de terreno, fue con la condición expresa de establecer en ella sus oficinas para servicio del público; pero habiéndose transcurrido tres años más sin dar cumplimiento a ello, se exigió la devolución.

Primera escuela en Punta del Este

La primera escuela fundada en el departamento de Maldonado por la Liga Patriótica de Enseñanza, fue la que se inauguró en el mes de Abril de 1896 en Punta del Este, siendo su primera maestra Matilde Rivero de Mrak.

El 1.º de Junio se instala por iniciativa del Jefe Político coronel Melchor R. Maurente y sostenida exclusivamente por éste, proveyéndola hasta con los útiles necesarios; pues los vecinos, pobres en su inmensa mayoría, apenas podían concurrir con una suma insignificante para ayudar el pago del sueldo de la maestra. La casa tenía espacio sólo para 20 alumnos.

Nueve años después, visto su aumento - eran más o menos unos 60 - se empieza a constituir una comisión de vecinos «Pro - escuela Punta del Este».

Por consiguiente, el 16 de Febrero de 1907 se lleva a cabo una función en el hotel de Risso, quien lo cede a la comisión de damas, a beneficio de la escuela pública a fundarse; fiesta que fue todo un éxito.

Se habían recolectado alrededor de $ 300, divididos en esta forma: $ 130 del producto de la función del ilusionista A. de María, y $ 150 de un cuadro del pintor Milo Beretta, que se puso en rifa.

Para el local de dicho establecimiento, al quedar fijado, se entregó como anticipo, un año de alquiler; y se dispuso de un día de la semana,

para la confección de ropas para los alumnos que ingresaran.

La comisión patrocinadora estaba compuesta por Manuela Díaz de Pena, presidenta. María Cibils de Gómez Folle, vice presidenta. Dolores Muñoz de Arteaga, secretaria. Sofia Blixen de Suárez, pro - secretaria. Isabel C. Hordoy, tesorera. Ana Burmester de Mayer, pro - tesorera.

La Aduana

Según José Gestal, en 1811 siendo arrendatario de la Isla de Lobos, en Punta del Este ya existían galpones de aduana. (295).

Durante la ocupación portuguesa empezada en el año 1817, se hicieron las obras para establecerla en la Isla de Gorriti, siendo su comandante el coronel José Pedro de Melo; y donde tenía un piquete de 28 soldados. El receptor era Juan José Bianchi. Además fue instalado un hospital, llamado de «Misericordia», atendido por el cirujano español José Benito Pereyra.

Al año siguiente, la administración hallándose en la isla, según detalla Mario Falcao Espalter - en «La Vigía Lecor» - «ni podía intervenir en las cargas y descargas, ni fiscalizar las introducciones y exportaciones con la escrupulosidad debida; y deseando evitar los fraudes del Cabildo de Montevideo, logró que Lecor dictara resolución mandando que desde el 10 de Octubre se considerase a Maldonado solamente como puerto de arribadas, quedando sin efecto la habilitación temporaria, de que había gozado para hacer el comercio libre.

Con esta resolución lapidaria... quedaba suprimido el Ministerio de Hacienda de Maldonado y la administración de la aduana en Gorriti, dejándose en ella un subalterno para el simple reconocimiento de los despachos».

En 1821, el Cabildo de Maldonado al solicitar que su puerto fuera franco de nuevo, tal como lo había sido en 1810, el Barón de la Laguna y su ministro Herrera, diéronle su aprobación; pero corriendo por cuenta de aquel, la construcción de un edificio necesario para el establecimiento de la aduana.

Se pidió un presupuesto de gastos generales ceñidos a una es-

(295) Solicitaba «4 fanegas de cal para reparar los techos de los almacenes del Rey en la Punta del Este; y puertas y ventanas con sus herrages correspondientes para los almacenes. Diciembre 5 de 1812».

tricta economía, de todas las reparticiones, y vino a resultar que esta debía ser instalada después de algunas reformas, en el edificio del Ministerio, por considerarse inútil y perjudicial el ubicarla en la Punta del Este, donde se facilitaría más el contrabando.

A fin de evitarlo, Francisco Aguilar presenta como una garantía, «un dictamen proponiendo la figuración de doce honorables personas que tuvieran el privilegio de formar el gremio», con una pension cada una de 100 pesos anuales. Estos fondos se recogerían cuatrimestralmente para ser empleados en mejoras del puerto, establecimiento de una escuela pública y Casa Consistorial. Estos proyectos no llegaron a realizarse.

Tres años más tarde se nombra a Manuel Brun, con el cargo interino del Ministerio de Hacienda y Aduana.

Con fecha 31 de Julio de 1856 se decreta el cese de la capitanía.

El jefe político quedaba encargado de que en caso de que se necesitase el tener que pasar visita a los buques, se verificase por uno de sus comisarios, si no se contaba con receptor alguno.

Un año después, Gobierno, atendiendo las reclamaciones de los habitantes del litoral del Río de la Plata y del Uruguay, a cuyas receptorías principales se les suspende la facultad de despachar los artículos que importaban, dispone que se les permitiera a las de Maldonado y otras, para darle salida a los efectos que se introdujesen por ellas, con estricta sujeción a las disposiciones de nuestras leyes de aduana.

En Marzo 1º de 1870 nucvamente se decreta, que se habilitase el depósito en la misma para las mercaderías que saliesen de la de Montevideo, con el aforo respectivo.

Esta concesión debía empezar a tener efecto tan luego cuando se contara con un local utilizable y que reuniera condiciones de solidez, seguridad y demás, correspondientes al objeto a que se destinaba.

La J. E. A. de Maldonado formula un proyecto de ley, pidiendo que terminado el contrato con el general Francisco M. Acosta, se le faculte para efectuar la faena de lobos marinos por si misma, a partir de ese último año. Los beneficios se destinarían en su totalidad a la construcción de depósitos de aduana y muelles en el puerto. No se pudo conseguir nada, pues la concesión le fue prorrogada a aquél.

En Enero 16 de 1875, el Gobierno dispone que se levante un plano y el confeccionamiento de un presupuesto para la construcción de la Aduana.

Esto fue cumplido en el mes de Mayo siguiente, mediante el pago de $ 200 por el ingeniero Jurgensen, con todos los requisitos indispensables, así como los sondajes convenientes, a fin de utilizar el punto

más aparente de la bahía, que era el de la Playa Honda. El asunto debió haber quedado detenido, porque en 1882, figura la J. E. A. del depart amento; solicitando de las Cámaras, se le asignara la suma necesaria para dar comienzo a la referida obra.

A este respecto, dice Mariano Cortés Arteaga (296):

«El pueblo de Maldonado inició gestiones ante los Poderes Públicos A raíz de la petición popular..., para la creación de una aduana y muelles en su puerto se dictó la ley de 26 de Mayo de 1884.

Por ella se disponía la construcción de depósitos de aduana y muelles en el puerto de Maldonado con arreglo a planos presentados por la «Dirección de Obras Públicas». Habiendo transcurrido aproximadamente un año sin que se iniciaran los trabajos proyectados, y como esto ocasionaba a Maldonado inmensos perjuicios, interpretando los deseos de este pueblo y de todo el departamento, «La Comisión Popular» creyó necesario nombrar una «Comisión Delegada» que se presentara al Gobierno para hacerle conocer las circunstancias por que atravesaba la capital del Departamento, a la vez que solicitara de ésta la reglamentación de la mencionada ley.

Esta «Comisión Delegada» integrada por cuatro responsables vecinos de la localidad (297), se trasladó a Montevideo en la segunda quincena del mes de Abril de 1885, siendo portadora de una carta de presentación del Jefe Político, y una exposición de la «Comisión Popular» de Maldonado...».

Pasados algunos días apareció en el Diario Oficial, y reproducido por la mayoría de los diarios de la Capital, el llamamiento a licitación «para la construcción de los depósitos de aduana y muelles en el Puerto de Maldonado, con sujeción a los planos levantados por la Dirección de Obras Públicas, y el pliego de condiciones sobre materiales, etc. Estaba comprendida también en aquel llamamiento la construcción del camino a Punta del Este a que se refería el artículo 1º de la ley respectiva».

Recién el 29 de Mayo se sancionó llamando a propuestas para la construcción del edificio, muelles y camino carretero.

Entre las que se presentaron, fue aceptada la de Jaime Mayol, por considerarse la más ventajosa.



(296) Mariano Cortés Arteaga. Suplemento de «El Día». Montevideo. Nº 582.

(297) Sandalio Ximenez, presidente. Silverio Acosta, Vice - presidente.Silvestre Umerez. Manuel Z.Delgado.José Rebolledo. Saturnino Pintos. Elías L. Devicenzi. Antolín Burgueño. Jaime Sagristá. y Juan S. Viera, secretario.

Con motivo que el Presidente iría a colocar la piedra fundamental de la Aduana, se prepararon grandes fiestas.

«Dos veces se anuncia la llegada y las dos amanece lloviendo, cuando al fin el 21 de Noviembre de 1885, aunque también llovía, se presentaron en el puerto las naves de guerra, llegando Santos (298) a Punta del Este en la «General Rivera», escoltado por la «General Artigas» y el vapor nacional «Fé».

Después de haberse servido el «lunch» donde no escasearon los brindis, la comitiva pasaba a ocupar un improvisado kiosco, y al finalizar el Presidente su discurso de apertura inaugural, se desencadena una gran tormenta que viene a perturbar la fiesta. (Fi g. 64).

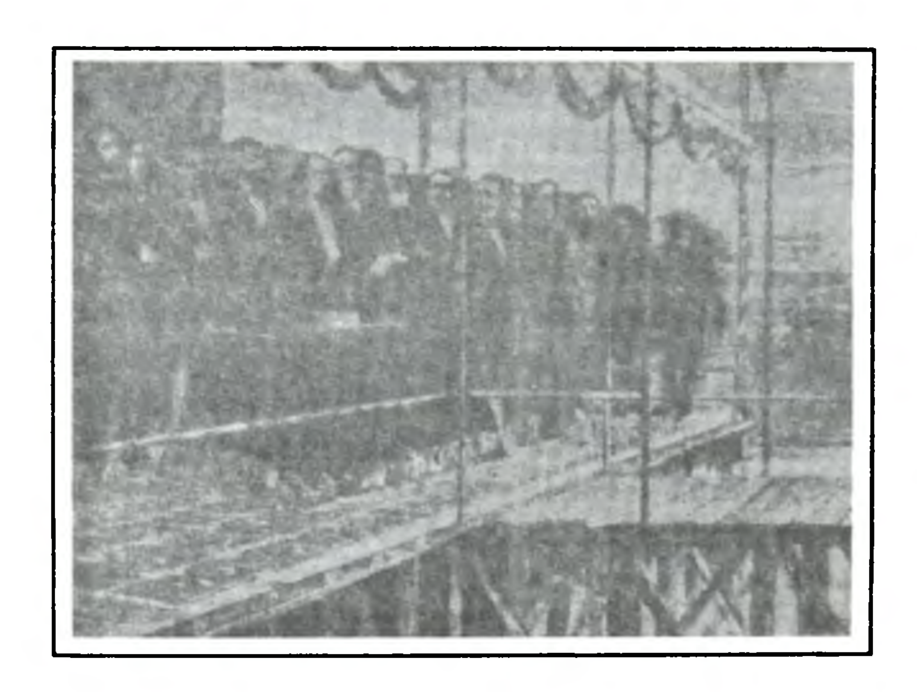


Fig. 64 Discurso inaugural

Como era de imaginarse, concurrieron a aquella ceremonia centenares de vecinos de toda la comarca, pero el inesperado estrépito de una exhalación eléctrica, al motivar el pánico entre la caballada próxima, ésta se desbandó rápidamente. Tres se arrojaron al mar ahogándose y la mayor parte se internó entre los médanos de la costa; así que un gran número de jinetes quedó de a pie.

Al continuar los aguaceros, mucha gente se vió obligada a invadir el kiosco sin distinción de rangos.

---

(298) «Completando su sencilla indumentaria de viaje, llevaba un sombrero de panamá adornado con una cinta punzó». Del folleto citado: Viaje del Teniente General Máximo Santos a Maldonado.

Terminada la ceremonia oficial, el grân problema era poder trasladarse hasta la ciudad vecina.

Vehículos - Brecks - solamente se habían podido obtener tres, para el transporte total de la comitiva.

No había tiempo que perder. Diluviaba y en el más sólido de aquellos acomodóse S. E. y Ministros, incluso Granada, los coroneles Belen y Belinzon.

Como se ha dicho, al dispersarse la caballada, muchos infantes tuvieron que regresar a bordo de las cañoneras para trasladarse a Maldonado, lamentando muchos de ellos la pérdida de sus aperos.

De ahí que la "General Rivera" fuese invadida por una multitud heterogenea de paisanos, soldados con distintos uniformes, músicos y particulares en confuso desorden, causando por la mojadura, y cada cual buscando refugio bajo toldos, bodega y demás reparticiones de la obra muerta.

Estaban alrededor de la mâquina, soldados escurriendo sus casacas al calor sofocante de la caldera; tambores secando sus parches e instrumentos de música destilando agua; y en medio de aquella baraúnda, mientras un «reporter» secando su «cilindro» junto a la máquina, púsose la hélice en movimiento.

En Maldonado, el general Santos fue muy agasajado y se le ofreció un banquete de sesenta cubiertos.

Antes de partir de regreso a la capital, al poner el pie en la «General Rivera», que se encontraba amarrada con un largo cabo a una extremidad del muelle de hierro, fue saludado por una salva de 21 cañonazos. Y mientras la multitud agitaba pañuelos y sombreros, leváronse las anclas». (299)

Algunos meses antes de la visita de aquél, la ciudad de San Fernando, queriendo hacer justicia a su benefactor, le presentó su testimonio de gratitud.

Tanto que «La Nación» de Montevideo participaba, «que el entusiasmo había sido inmenso, llegándose a proclamar al Sr. Presidente, protector de Maldonado, y mocionándose también para que fuese considerado hijo adoptivo del mismo. Fue aceptado por unanimidad y todo en medio de interminables vivas a su persona.

En la Jefatura, visto el retrato del joven magistrado, renováronse los vivas, pues el pueblo estando satisfecho confiaba en su protector».

Ahora agregaremos nosotros: «Sic transit gloria mundis.»

Y bien pronto, porque apenas pasados dos años, la asamblea de-

(299) Parrafos sobre la colocación de la piedra fundamental, Obr. cit.

cretaba su destierro, y como se esperara por momentos su regreso de Europa, se dispuso que los buques de la escuadrilla, detuvieran al vapor italiano «Mateo Bruzzo» en que venía».



Se explica que Santos tuviera simpatía por la ciudad de Maldonado debido al hallarse destacado en ella a principios de 1872, siendo mayor y comandante del batallón Sosa.

Otro recuerdo más halagueño debió ligarlo, y era el de haber transcurrido en la ciudad fernandina, el primer mes de su luna de miel, tal como así lo consignan las lineas que van a continuación.

Cuenta Fermín Landa (300) maestro de escuela: «Tomé posesión de una nueva casa y a los pocos días de estar en ella, me fue a visitar el mayor don Máximo Santos. Le mostré las habitaciones todas del edificio y deteniéndose en una, me dijo: - Hay muchas piezas, no podría Vd. cederme ésta y la cocina ? - Sí, señor, - le contesté - y él agregó: -Por que pienso ir a Montevideo a contraer enlace (301) y volver con mi esposa, para pasar aquí un par de meses. - Muy bien, cuando Vd. vuelva la encontrará arreglada convenientemente.

Yo tenía en aquel tiempo en Maldonado, un habilitado con posada en la plaza y de allí saqué lo mejor de todo para arreglar el cuarto, como le había prometido.

Fuése a Montevideo y volvió, viviendo tranquilamente y hasta libre del bullicio que suele producir una escuela por haberla hecho mantener con el mayor silencio posible durante dos días.

El mayor Santos estuvo muy correcto conmigo y después de un

(300) Pertenecen a la auto-biografía inédita de Fermín Landa español. Vino a este país en 1855. Su vida profesional fue de 20 años, principiada en el Colegio Nacional de la Unión, seguida en el Rosario Oriental, Colonia, Salto, Concepción del Uruguay, Gualeguaychú, Colegio de los Escolapios. Nacional de don Carlos de la Vega, Universidad, Canelones, Migues, Maldonado , y terminada en Florida
El manuscrito nos fue facilitado por el P. Guillermo Furlong Cárdiff. S.J.

(301) Maximo de los Santos, soltero, militar, hijo de Joaquín Santos y de María Aldina Barbosa.
Teresa Mascaró, hija de Pedro Mascaró y de Gumersinda Sosa. Contrajeron matrimonio en la Parroquia de San Agustín, en la villa de la Unión, el 3 de julio de·1872. El Cura Manuel Madruga.

mes y días regresó a la capital, manifestándome su agradecimiento con una despedida cariñosa.

Pasado algún tiempo de estos sucesos, nos encontramos en Montevideo y me reiteró su reconocimiento por las atenciones que yo le había dispensado.

Más tarde nos volvimos a encontrar en la calle 18 de Julio, y se paró con los dos ayudantes que llevaba, para saludarme.

Entonces ya era Ministro de la Guerra. Nos hablamos y al despedirnos me dijo: - Deseo servirlo, señor Lauda; ocúpeme con franqueza».

Santos fue siempre consecuente con sus amistades, tanto que en su estada en Maldonado, habiendo mantenido estrecha camaradería con Honorio Fajardo, entonces Jefe Político y de policía del departamento, 1869 - 1875, éste lo nombró padrino de uno de sus hijos. Poco después aquél lo obsequiaba con la cesión por diez años, de los derechos para la matanza de lobos, en comandita con otros de sus amigos.

Como hemos informado antes, después de haberse colocado la piedra fundamental de la Aduana, «cuando Santos se hallaba ya a bordo en el puerto junto a todo su séquito, pronto para marcharse de regreso a la capital, alguien le recuerda su olvido al no despedirse del coronel Jiménez, ni del senado» Honorio Fajardo. (302) Mas ya era tarde, pues habían soltado la amarra.

- No veo dificultad ninguna - dice el general, e inmediatamente salta a un bote dirigiéndose a la playa, donde las autoridades y numerosos amigos se habían agrupado.

Embicada la falúa a tres metros de la costa y encaramandose sobre las espaldas de un rollizo marinero, éste lo deposita en tierra.

En ese momento, desde a bordo se percibieron claramente los vivas a Santos lanzados por el pueblo»... (303)

De aquí se comprende, cómo por el afán de cumplir un acto de cortesía frente a sus amigos - aunque investido del rango presidencial - no titubeara en hacerse ver en tan grotesca y ridícula postura.

Sobre este particular citaremos el caso detallado por Fernández Saldaña en el Suplemento de «El Día» - Nº 619 -:

«Sucedió... que al contrario de lo que es regla, Santos, resplandeciente de los entorchados, dueño de los destinos del país... no olvidó al italiano panadero (Angel Firpi), que acaso había matado el hambre a Santos, oficial subalterno, y antes al contrario, dispensándole su alta protección, lo favoreció con magníficas gangas...»

Santos era muy rumboso con sus ahijados, pues a cada uno le

(302) La vez que éste llegó a fallecer, Santos le hizo inhumar en su sepulcro.

regalaba un ajuar completo y de valor.

Para este fin, una de nuestras principales tiendas, al recibir la orden, debía remitirlo como de costumbre a casa del beneficiado, siendo su costo de $ 500.00.



Volviendo a la propuesta presentada por Mayol, sólo se construyó la Aduana, y el muelle, (Fig. 65), desistiéndose tácitamente del camino carretero , por los dispendiosos gastos que su obra demandaría y ser exigua la suma que se le asignaba.

Fue entonces cuando los Sres. Carrick y Roldós solicitaron la concesión para construir un ramal de ferrocarril que iba de Punta del Este a San Carlos pasando por Maldonado; y cuyos capitales necesarios se proponían levantarlos en la plaza de Londres.

Debiendo ser el verdadero complemento de la Aduana, la Dirección de obras Públicas, apoya esa misma idea; pero este ramal no tenía nada que ver con el propuesto por Oldman, que era de Maldonado a Punta del Este solamente.

La Aduana en 1887, es decir, a los dos años de la colocación de la piedra fundamental, quedaba terminada.

Y en seguida empezaron las críticas, ya que en un periódico de la localidad, se leía : «Tenemos una bonita aduana, pero ella no presta ningún servicio al comercio y sí perjuicio al Estado, pues se encuentra poco menos que abandonada; y esto se evitaría, si se cumpliese con todas sus partes la ley de Mayo, que establece la construcción de un camino desde Punta del Este a Maldonado».

Otro diario, pero de Montevideo, también decía : «La aduana en aquella soledad, recuerda a un bello oasis en medio del desierto.

Todos están contestes en que se ha empezado por donde debía acabarse: primero se hubiera hecho el camino hasta la ciudad y después la Aduana ; de otro modo es un lindo edificio inútil».

Sobre todo, que para conducir las mercaderías que se recibían del exterior, se irrogaban al comercio, gastos de consideración, lo mismo que para la exportación de los productos del suelo , perjudicando a los intereses del consumidor y del productor por la falta de viabilidad.

Cuando Cavallo Hnos. en 1895 construyeron en el puerto, galpones

(303) Del mismo folleto antes citado.

y un muelle, solicitaron su habilitación para las operaciones de descarga de toda clase de mercaderías de removido, pero sólo se les permitió las franquicias para los artículos de barraca.

El muelle de Punta del Este por donde únicamente se permitía entonces el desembarque de las mercaderías generales, distando siete kilómetros de Maldonado, en ese trayecto no había un solo metro de tierra firme. Todo él era de arena finísima, voladora, que arremolinaba en médanos inmensos. Por un viaje de carreta no se cobraba menos de dos pesos y la carga máxima que se podía transportar era de 1.200 a 1.500 kilos. Aventajábale en todo el muelle precitado, distante dos kilómetros apenas de la plaza principal de la Ciudad, que se recorría por el camino carretero de cuña que la Junta acababa de construir. El flete de una carreta por este camino, era de cincuenta centésimos a lo sumo y se aceptaba la carga máxima de 2.000 kilos.

El otro carretero recién se lleva a cabo en 1911 y el ferrocarril en 1930.

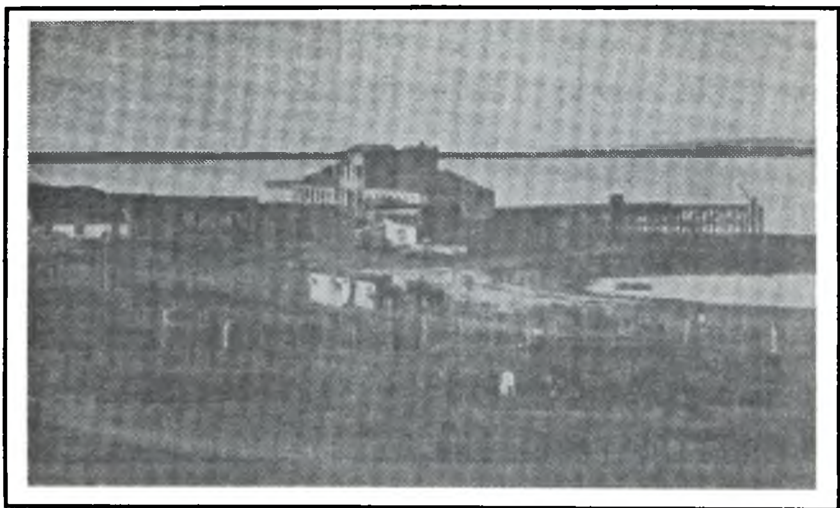


Fig. 65 La Aduana 1906

Los perjuicios para el Estado empezaron pronto, ya que en 1893, se llamaba a licitación para arreglar el deteriorado muelle, cuyos pilotes de sostén, tenían perforado su maderamen, por el molusco llamado taredo o taladro de mar. (304)

Así que se tuvo que reemplazarlos de nuevo, por otros forrados con láminas de cobre, en la parte bañada por el agua.

¿ Cómo fue que al constructor no se le puso al corriente de este detalle ?

Es decir, que mismo todo barco de madera que anclara allí deteniéndose algún tiempo sin tener defensa, hállase expuesto a sufrir ese irreparable perjuicio.

Lo mismo aseguraba el comandante de ingenieros de la plaza de Montevideo Lecoq, en contestacion a un oficio de 1795, que «el puerto de Maldonado no estaba exento de sus defectos por la broma, la que sería más abundante si no fuese la fuerte corriente que hay en la canal de entre la punta O. e Isla de Gorriti; que no la deja apoderarse de los barcos, pero si llegase a cegarse, los que no estuviesen forrados en cobre, diesen de quilla cada quince días a ejemplo de los de la Abana para darles sebo y que pudieran permanecer sin una considerable ruina».

Desde que se construyó la Aduana, con motivo de la prolongación del rompeolas, han continuado estrechando la Boca Chica. Conociéndose el dato del ingeniero Lecoq, deberíase desde ya, no olvidarle. No sea que por facilitar mayores facilidades a las embarcaciones menores, un buen día se encuentren que las correntadas detenidas no arrastren al temido molusco.

En 1937 se hizo el dragado de la zona portuaria, llevando las costas al valor de 3.50; y cuenta con 30 amarrazones.

Ultimamente una parte del edificio se habilitó para servicio de mercado.

Excursionistas

¡Qué tiempos aquéllos! Ahora se darán cuenta cómo tenía que arreglarselas todo turista por mas acaudalado que fuera y deseare darse el gusto de hacer un paseo, que hoy se lleva a cabo en 20 minutos, con toda comodidad, y entonces duraba más de dos horas, con variadas molestias.

Es decir, cuando no existían carreteras y Sólo se contaba con la tracción a sangre.

Un matrimonio uruguayo que se alojaba el año 1902, en el único hotel existente en Punta del Este, el de Risso, se dispuso a hacerle una visita a un pariente, veraneante en «La Barra».

(304) Estos moluscos se ponen en contacto con las maderas, por medio del oleaje o yendo a la deriva, alojándose en su superficie o en sus grietas; y en seguida empiezan a devorar las fibras más blandas, para dejar las más sólidas.
«Popular Mechanics». U. S. Feb. 1923.
Produce a veces daños verdaderamente imponentes: por esto Linneo los definió como «calamitas naviun». Se usa para preservar el maderamen sales tóxicas de cobre, de plomo, de zinc y de hierro.

En un «breck» llegaron hasta la orilla de la desembocadura del arroyo de Maldonado.

Pusieron pie a tierra y por medio de un bote se les pasó al otro lado, donde los esperaba de antemano, un pequeño vehículo y un petizo ensillado.

El primero destinado a la señora y el segundo al esposo, pues desde allí hasta la casa, había que recorrer cerca de un kilómetro por la orilla del mar.

Para más constancia vease el momento en que la pareja (Fig. 66), se va a poner en marcha, de regreso, para tomar de nuevo el «breck» que había quedado esperándolos.

Después necesitábase llegar hasta Maldonado, bajar a la costa - hoy playa de «Las Delicias» - y continuar por ella hasta Punta del Este, tal como se había hecho a la ida.

Total un recorrido de unos 23 kilómetros que hoy por el carretero al bosque Municipal y el puente de La Barra, se hace en poco rato.

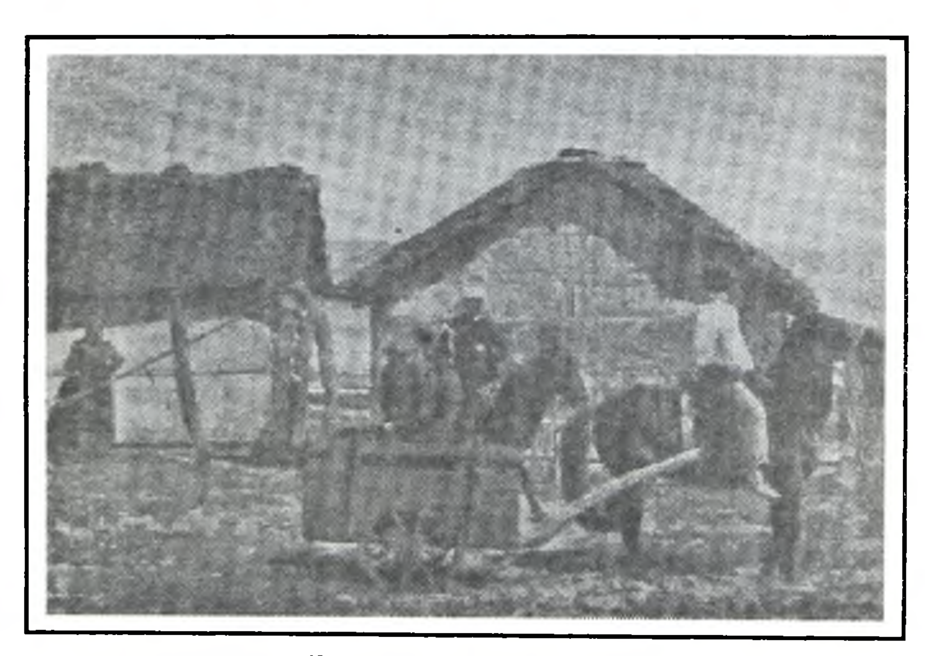


Fig. 66 Excursionistas

Salinas

De María refiere que Francisco Aguilar tuvo salinas; pero de éstas no indica el lugar ni la fecha.

Luis Burmester, norteamericano, arribó al puerto de Maldonado, el año 1836, que era el de recalada de casi todos los barcos que arribaban al Río de la Plata. En éste trasbordaban las mercaderías consignadas a

la Argentina, Chile, Perú y Bolivia, en barcos que traían los productos de estos países para exportar a Europa y Norte América.

La importancia de este puerto era tal, que las casas importadoras y exportadoras más importantes, de Montevideo, Buenos Aires, Chile y Perú, tenían sus consignatarios para recibir y entregar las cargas de recalada que se recibían del exterior.

Desde el año 1836 Burmester había iniciado estudios y observaciones sobre las variedades de peces en esa costa, la vida de los lobos en la isla de este nombre y la composición de las aguas del mar, que a su juicio se prestaban para la explotación de una salina destinada a abastecer de sal a los saladeros de Montevideo. Así comprobó que las aguas del Atlántico, sobre la Punta del Este, tenían las propiedades necesarias para su explotación; y que sobre el extremo nordeste se podían construir con gran economía, las piletas para la evaporación del agua.

En el año 1855 se hicieron varias experiencias, sometiéndose la sal concentrada al examen de una comisión oficial, que nombró el gobierno; declarando que «era excelente el resultado de los análisis de la sal, elaborada por el Sr. Burmester».

Entonces solicita el terreno necesario para ello , indicando el de aquella península, que se decía era propiedad particular de Samuel Lafone.

«Alegaba, que ésta, al ser considerada parte del egido y hallarse comprendida en la prohibición de las enagenaciones, los vecinos de Maldonado la reclamaban resueltos, por contar desde ya, con el apoyo de la administración de ese tiempo.

Que si habíase vendido a dicha persona, allá por el 1843, el terreno antes citado por 4.500 pesos bajo la condición de delinear un pueblo y ceder al gobierno las dos terceras partes de cada manzana, aquél no había cumplido su contrato.

De modo que, teniendo el gobierno terreno en el punto indicado, y era tan poca. la superficie que se necesitaba para plantear su nueva industria, pedía se le concediera por el tiempo que durase la fabricación de la sal, diez cuadras cuadradas; precisamente la punta que está al S. O. cuyo terreno nada servía fuera. que para su invento.

La solicitud de Burmester fue aceptada, así como la suma de 400 pesos anuales pagaderos a fin de cada año; pero en cambio se le concedieron tan sólo cuatro cuadras». (Escribanía de G. y Hacienda de Montevideo. Año 1855. N.º 3).

Inmediatamente Burmester formó una sociedad anónima para la fabricación de sal, bajo su dirección, aprobándose los planos y presupuestos que sometio a consideración de los accionistas y quedando

constituída por contrato social celebrado el 13 de agosto de 1855. Se emitieron 300 acciones de 112 patacones cada una, fijándose el capital en 36.000, suscritas por los capitalistas y comerciantes de Montevideo.

En setiembre de 1856 se inicia la fabricación. Al año siguiente ignoramos por qué causas Lafone figura celebrando otro contrato con el gobierno, por el cual se obligaba a continuar con las salinas durante diez años y de un saladero que se instalaría en ese mismo paraje, para faenar especialmente los ganados de Maldonado, Rocha y Minas. En cambio, se le hizo cesión de todos los terrenos que comprendía Punta del Este para ambas cosas y el pastoreo de los ganados.

En marzo de 1859 en «La Nación» de Montevideo figiuraba el aviso siguiente: «El Directorio de las Salinas de la Punta del Este de Maldonado, invita a los Sres. accionistas a una reunión general, que tendrá lugar el 24 del corriente a la una de la tarde en el Club Extrangero». De aquí se ve que los negocios empezaban a andar mal.

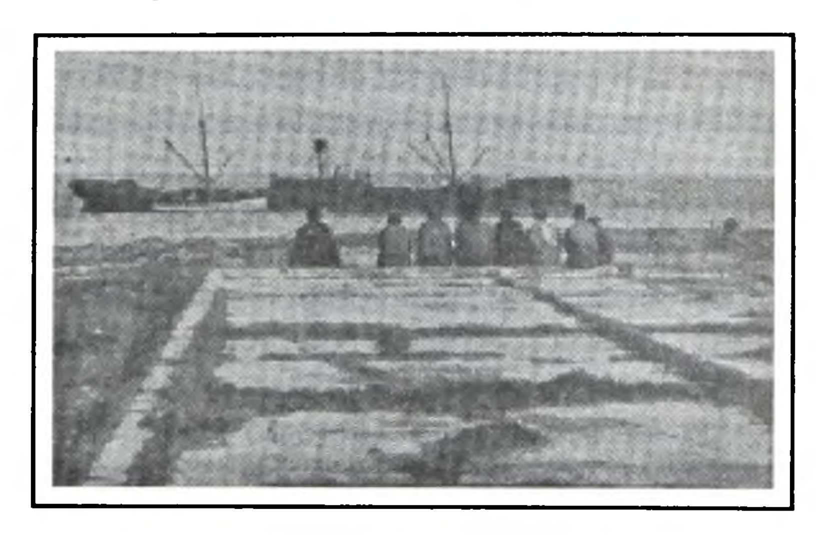


Fig. 67 La Salinas

Tres años más tarde, Lafone se encuentra que en esa época la mayor parte de los ganados de los departamentos vecinos, se encaminaban hacia Montevideo, donde se habían instalado varios saladeros que competían en precio.

Por otra parte los fletes de la sal de Cádiz habían bajado considerablemente y no había ganancia para la explotación de la salina.

Así que a los seis años se tuvo que abandonar todo aquello.

Hasta hace poco podía verse parte de esta última (figura 67) en la manzana 81 y que fuera destruida para ser subdividida en solares para la venta.

Pintos Márquez refería «que consistían las construcciones, en grandes piletas, con derivaciones de unas a otras para facilitar la co-

rriente del agua del mar y con ella la evaporación.

Experiencias posteriores han demostrado que el sistema no pudo dar resultados satisfactorios, a lo menos para sentar una industria productiva.

Parece ser que el aire es allá - Punta del Este - demasiado húmedo, obstáculo para una evaporación a breve término, como se requeriría".

En 1871 se solicita el establecimiento de otra salina y tres años más tarde se le autoriza para lo mismo a Luis Revuelta, para ser instalada sobre la costa del Océano, entre Sauta Teresa y el Chuy.

En 1879, un empresario francés, Carlos Martín, pretendía la propiedad exclusiva para ocupar a su favor la precitada península, así como el derecho de expropiar los terrenos que le conviniesen para establecer sus salinas.

Naturalmente, tal cosa le fue concedida, pero en cambio se le permitía a mayor distancia; cuando menos a una media legua de allí.

Otra empresa muy importante practicó en 1887, nuevos estudios en la margen derecha del arroyo de Maldonado, próximo a su desembocadura.

Vino un ingeniero enviado por el gobiemo, para el trazado y amojonamiento y se hizo cargo de los estudios de terraplenes, etc., y que lo era Alejandro Ferraresco, comisionado por la empresa.

Empezaron con la construcción de una zanja de cinco kilometros aproximadamente para demarcar los límites.

Siguiéronse las demás obras; pero por haber corrido mal la estación de verano, no fue posible llevar a término el experimento proyectado, quedando los trabajos realizados en 700 metros cuadrados, formando terraplén con los compartimientos necesarios para. la cristalización.

El presupuesto era de un millón de pesos, dentro del cual se construirian grandes edificios para Directorio, peones, etc., la canalización del arroyo de Maldonado hasta su desagüe en el mar, y se utilizarían para el embarque, barcos menores..

La extensión que abarcase el establecimiento, iba a ser cruzada por una vía férrea que transportaría la sal de las canchas a los depósitos y al embarcadero. Se calculaba que se obtendría anualmente de 500 a 600 fanegas como para abastecer al Paraguay, Árgcntina y Uruguay

En fin, ya se habían invertido inutilmente en los trabajos preparatorios, unos veinte mil pesos, cuando se tuvo que desistir de llevar a término tan grande empresa.

(En el archivo de la Cámara puede verse el plano, bien detallado,

siendo su ubicación próxima a la isla de la Tuna).

Otra solicitud presentaron Alejandro Sardenois y Víctor Frade para otras salinas, sobre una superficie de 5.000 hectáreas y por un período de 40 años; donde hoy hállase el balneario «La. Barra», al E. de la desembocadura del arroyo Maldonado. Como fueran a quedar en un terreno de propiedad particular, se hizo inaceptable la negociación.

Esos empresarios no se daban cuenta que en las inmediaciones de aquella parte de la costa, al desembocar un arroyo caudaloso, el agua marina debía de perder gran parte de su salinidad

Esto seguramente tiene que suceder, máxime cuando sopla. el viento N. y empieza la bajamar.

Por ultimo, el año 1891, llega hasta. Maldonado, el ingeniero Pedro Andreatti, en compañía de varios agrimensores y empleados, con el objeto de hacer estudios técnicos en la costa del departamento, con ese mismo fin.

La comisión científica era enviada por un sindicato europeo, siendo su representante en Montevideo, Pedro Rius.

Ya con auticipación le habían sido remitidas, para someter el líquido, al examen químico de Arechavaleta, varias botellas conteniendo agua de las costas del Rincón de San Rafael; y conocer hasta que punto podía ser utilizable, para incontinente formar las salinas.

Es incomprensible como se arriesgaban tantos capitales. Y así lo atestiguaba S. Umerez, quien dijo, que «el procedimiento tan bueno y económico utilizado en Cádiz, lo conceptuaba impracticable en absoluto en las costas de Maldonado.

Porque había que tener muy en cuenta, que estas se hallaban orientadas hacia los vientos S., S. E. y E, que son muy húmedos por lo regular, aún en los días de verano, por venir siempre cargados de los vapores acuosos que arrastran del océano.

Revelaba no poco ignorancia de las condiciones de tal industria, el que sin tomar para nada en cuenta la naturaleza del clima, se lanzaban a semejante empresa, opinando sin duda, que aquí se podía. sacar la sal del mar, sencillamente porque tenía tanta y tan buena como en el de Cádiz.

Pero era preciso advertir, que mientras en esa provincia pasaban veranos enteros sin llover una gota en tres meses, a lo cual contribuían los vientos reinantes del S. que allí son secos y cálidos, en nuestro clima llueve con frecuencia y aún sin eso suele haber días en que la atmósfera llega a saturarse de tal cantidad de vapor, que hasta las lavanderas lo notan en sus tenderos de ropa, que no se les seca por más que la extiendan al sol; mientras no se modifique el estado del aire».

El 6 de Febrero de 1942, Hugo de Hormaeche, acompañando los planos correspondientes, se presentó solicitando el privilegio por nueve años para la «Explotación de las aguas de mar de nuestra costa. atlántica, para la obtención de sus sales». Debiendo invertir un capital inicial de $ 200.000, tal que le permita una producción efectiva de 10.000 toneladas anuales. Privilegio que le fué concedido, con el plazo de tres años para el planteamiento de dicha empresa en el país.

Según «La Tribuna Popular» de fecha 29 de Noviembre, publicaba un reportaje a Herrera Mac Clean, de que estaba por firmarse un contrato con ingenieros norteamericanos que dirigirán la construcción de la primera salinera del Uruguay» en nuestro país. La primera, no.

Tembladerales

Una tarde en que la afición por los objetos étnicos nos hiciera salir junto con un compañero, para ir en busca de ellos, determinamos recorrer varios pequeños paraderos situados entre los médanos frente a la Playa San Rafael.

El día anterior habiendo llovido abundantemente, encontramos las arenas bien saturadas por las aguas.

Se caminaba a paso lento, cuando nuestra cabalgadura, deteniéndose de golpe, empieza a hundirse, tanto que instintivamente encogimos las piernas; pero al encontrarnos tan cerca del suelo, deslizándonos de la montura y gateando, nos escabullimos con rapidez.

El animal después de ensayar varias veces por incorporarse, como no lo consiguiera, quedóse inmovilizado.

Por suerte que el tembladeral era poco profundo y angosto, y al quedar las riendas destendidas, pudimos allegarnos basta su extremidad y a fuerza de tironear, el equino consiguió a duras penas incorporarse, hasta zafar.

Nuestro compañero que venía detrás, al hacerse a un lado, su caballo se hundió mucho menos, y apurándolo con el rebenque le hizo salir del atolladero.

Estos sumideros se forman generalmente, cuando por acaso, entre los médanos se encuentran hondonadas en el terreno firme en forma de cráter, y es cuando las excesivas lluvias, arrastrando las arenas, suelen colmarlas.

Por consiguiente, permanecen en un estado semilíquido, hasta tanto las aguas no llegan a ser absorbidas por el sub -suelo.

En uno de estos, pero de muy vastas proporciones, sobre el arroyo Solís, perecieron dos veraneantes de un conocido balneano de nuestras costas del Este, hace pocos años.

«Ciertos tembladerales tienen la fluidez del agua, y cualquier objeto que se eche es absorbido en seguida.

Otros, que no son tal vez los menos peligrosos, presentan al contrario, una cierta densidad, pero si uno confía de su resistencia relativa y sigue más adelante, está perdido.

Aspirando lentamente a su víctima -si es un peaton- las rodillas, las caderas y el busto desaparecen sucesivamente.

La arena alcanza las axilas y si en ese momento se tuviese la presencia de espíritu de extender ambos brazos en cruz, se asegura que lograría detenerseel sepultamiento.

Pero el espanto al paralizar o incitar a hacer contorsiones, empeora la situación.

En realidad, no hay más que un medio de salvarse y que es necesario ponerlo en práctica desde un principio. Echarse boca abajo para repartir el peso del cuerpo sobre una. superficie mayor, y de arrastrarse lentamente hasta. encontrar una parte más firme».

Tales percances no les acontecen a las personas ni a los animales, vacunos o caballares, que han vivido en esas zonas pues saben unos por experiencia y otros por instinto, distinguirles y esquivarles.

De ahí que nuestros equinos, siendo de tierra adentro, se quedaron tan resabiados, que mismo a lo largo de la llanura de la playa toda bien firme, cada vez que se tenía que galopar, en cuanto se apercibían de algo que a ellos les parecia sospechoso, daban la espantada con tal rapidez, que hacía peligrar de continuo nuestra estabilidad sobre la montura.

El agua en Punta del Este

En los primeros tiempos, en Punta del Este, había que abastecerse de un manantial en forma de cisterna, existente sobre la Playa Mansa, próximo a la desembocadura de la calle Nº 8, bastando para el consumo de sus pocos habitantes.

Al ser edificado el faro, construyeron un aljibe, y otro tanto se hizo despues en la Aduana.

Al producirse la seca que azotó al país en 1892 - durante el gobierno de Julio Herrera - los vecinos se vieron obligados a ir hasta Maldona-

do, para llevarse el agua en pipas y damajuanas.

Habia en Punta del Este, en algunos manantiales, cierta cantidad; pero tan salobre que se hacía irnposible utilizarla.

Los primeros propietarios de chalets tuvieron tambien que hacer construir aljbes.

Recien en 1910 se llevó el agua del manantial «La Pastora», a un tanque de hierro galvanizado situado en la plaza mayor.

Necesitándose más cantidad, en el año 1928 se hizo la ampliación de aquella, prolongándose su canal y estableciendose cañerías para el servicio público.

Posteriormente se abrió un pozo artesiano y se levantó un nuevo tanque de cemento armado, que ha venido a sustituir al anterior.

Al presente se ha instalado una nueva Usina de Aguas. en la zona conocida por «Marconi».

Faro de Punta del Este

Dos años antes de construír Tomás Libarona, el faro de Punta del Este, había presentado al Gobierno de Venancio Flores, el 9 de Abril de 1855, los planos para el establecimiento de tres de ellos y una balsa de salvamento en el Banco Ingles; y proponía al mismo tiempo en vez de dos faros en el puerto de Maldonado, uno solamente en la Isla de Lobos.

Al mes siguiente, en virtud de no haberse considarado su propuesta, el por sí y a nombre de una sociedad presenta otra con modificaciones y esperando que la H. Camara se sirviera tomarla en consideración.

En ese interín, Juan Baratta hace tambien su propuesta; La petición del primero se reducia a suprimir la contrucción de farolas en Punta del Este y Punta Ballena para colocar otras dos en el S. de la Isla de Lobos.

Una más alta que la otra y de distinto color, para evitar todo engaño, y prometiendo levantar un faro en la misma isla, cuando ella quedase libre del gravamen que la afectaba, o citando el Gobierno lo juzgase conveniente u oportuno.

La petición del segundo, demostraba que la farola que se pensaba establecer en Punta del Este, lejos de favorecer la seguridad de la navegación, servirla para convertir en un terrible escollo, la Isla de Lobos; y que se prfiriera en vez la colocación en el Banco Inglés, en razón de haber sido el primero en proyectarla.

La Comisión de Hacienda opta por la propuesta que hacía Libarona

a nombre de una sociedad, por ser más ventajosa que la de Baratta.

Lo colocación de un pontón de 225 a 250 toneladas, al S. de la Isla de Lobos, no sólo alumbraría este escollo, sino que serviría para marcar la proximidad de la costa firme; y vniéndose por este medio a conseguir dobles ventajas con el beneficio de un faro en Punta del Este.

Ambos proyectos quedaron en la nada, y dos años más tarde, el mismo Libarona empezaba a construir la referida farola, y «entregada al servicio de la navegación el 17de Noviembre de 1800». (Fig. 68).

Antes de ser inaugurada, Francisco Acuñá de Figueroa escribía:

«En la Punta del Este hoy se levanta
Esa torre magnifica y gigante,
Que en lejana distancia al navegante
Es un faro de guía y salvación.»

Américo Pintos Marques en «El Cincuentenario» de «El Siglo», da los detalles signientes:

«Su torre es de piedra, tiene la forma de un cono truncado y una elevación de 24 m. 90 e. sobre el nivel del terreno

Es un faro de segundo órden, servido por un dióptrico «Fresnel», cuya característica es la siguiente: Luz blanca fija con ocultaciones, visible 90 segundos. Eclipse 25 idem.

La luz se vé en toda su intensidad durante 40 segundos, siendo su alcance luminoso de quince millas con atmósfera de transparencia media.

El plano focal se encuentra colocado a 40 metros de elevación sobre la pleamar.

Su posición geográfica es la siguiente:

Latitud S. 34º 58' 15"
Longitud O. 54º 56' 57"

Este faro pasó a ser propiedad dcl Estado en 17 de Noviembre de 1880 por haber caducado el plazo de la concesión.

En un principio la luz fue fija»

En Diciembre de 1882 se le varió para evitar que se confundiese con la de José Ignacio, y al año siguiente empezaba a funcionar la pantalla que se colocó.

Antiguamente desde ambos lados del faro continuaba hasta llegar al mar, un cerco de piedra, formando un pequeño potrero, donde se tenía

una majada de ovejas y algunas vacas lecheras para utilidad del farero y su familia.

El 6 de febrero de 1889 el edificio empezó a correr por cuenta de la Dirección de Faros, y en él entra a prestar servicio Juan Serra., de nacionalidad española.

Su hijo Francisco Serra continúa, hasta su fallecimiento en 1940.

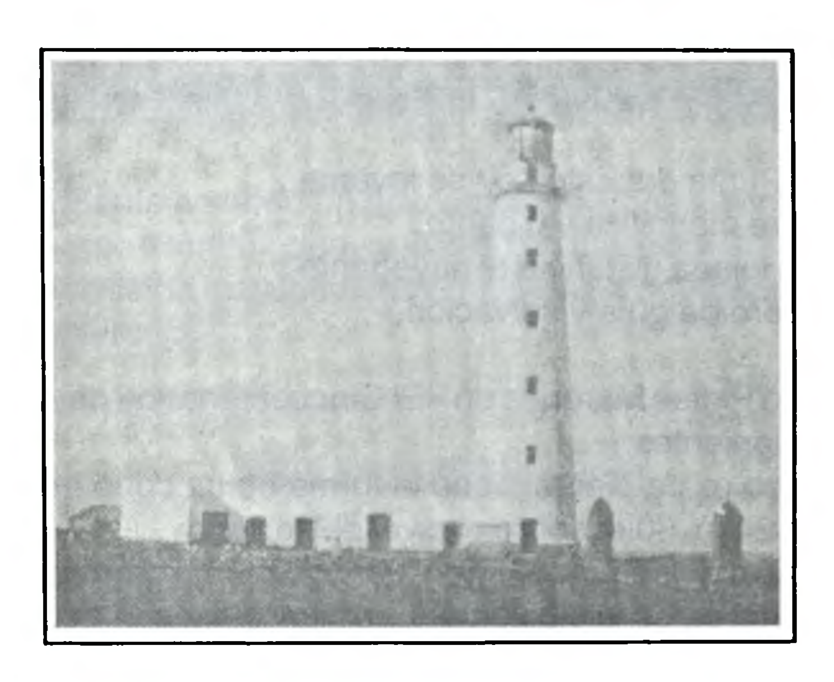


Fig 68 Faro de Purta del Este.

El 5 de Junio de 1901, los patos silvestres durante su vuelo nocturno emigratorio, rompieron dos cristales de la linterna, haciendo necesario el cubrirla con tejido de alambre.

El libro de los visitantes arranca desde el 1905, cuando recién empezaba a concurrir a Punta del Este un número muy reducido dc veraneantes.

Publicaremos algunos de sus apuntes intercalados entre los millares de firmas, que durante muchos años se fucron agregando

«Que este faro no sea para los buques lo que la luz para las mariposas. Dic. 27 de 1906.

Ernesto Frias

Esperamos que la luz del faro de Punta del Este alumbre en breves años la primer ciudad balnearia de la América del Sud. Marzo 29 de 1907.

Emilio Guani

Aunque el subir cueste caro
Me gusta subir a un faro,
por ver, con dolor profundo
que sea el hombrte tan avaro,
siendo tan chiquito el mundo

Mayo 18 de 1909.

Leoncio Lasso de la Vega

Como águila cansada después de un largo vuelo de 62 años, he posado en la altura de este oásis aéreo, con el cuerpo y el alma, todas las penas de mi vida angustiada, enalteciéndome en el sublime y encantador panorama de este pedazo de paraíso caído del cielo y que se apela Punta del Este.

Al Sr. Serra, escrupuloso guardián de esta joya mis agradecimientos. - Enero 31 de 1911.

L. Castiglione

Hace 16 años, desde este faro, vi el desierto inmenso
del mar y percibí casi un desierto en la tierra que circunda esta eminencia.

Hoy he vuelto a subir, la visión del mar es la misma, la de la tierra... la de la tierra me hace pensar en la grandeza futura de mi patria. - Mayo 24 de 1912

José A. Cabrera

Punta del Este es la nariz bonita de la República O. del Uruguay.
Torres Cladera ».

En 1934 se derribaron los antiguos edificios anexos al faro y se construyó el que hoy figura

Cancha de golf

Hallase situada en el paraje denominado Rincón de San Rafael, frente a la costa E. y lindante con el bosque del Parque Municipal

Fué inagurada el 22 de Enero de 1928 y con ese motivo el «Diario del Plata», escribía: «La situación del campo es sin igual por su belleza;

y las condiciones que lo elevan en categoría sobre todos sus similares sudamericanos, consisten en la acentuada ondulación del terreno indispensable por la naturaleza del juego y en la abundancia de exelen-te agua potable. A todo lo cual se agrega, su proximidad a playas que serán los balnearios propios del club futuro,

Las 63 hectáreas 8313 cmts de terreno, incluidas 12 hectareas de bosque de pinos y eucaliptos que la rodean, fueron compradas por los señores C. José Willement y Ernesto Van Peborgh, de su propio peculio, levantando el plano el agrimensor Don Carlos Burmester.

Por su parte, el experto golfista señor Alex Philp hizo el trazado de la cancha. El prospecto de ésta incluye 18 hoyos

Sólo el rozamiento del campo insume decenas de millares de pesos.

Se ha perforado un pozo de 35 metros de profundidad, que surte un agua purísima y cristalina

Cada hoyo está provisto de cañería para riego y lavaje de los proyectiles.

Este simple detalle cuesta $ 3.000, y hay $ 20.000 en lo demás.

Los hoyos están técnicamente dispuestos, de modo que las trayectorias no se crucen y que las ondulaciones del termo, oculten a los jugadores unos de otros.

Hizo la obra la Empresa Rossinelli y Cía. Los estudios previos fueron del ingeniero Buceta, de la Dirección Técnica del C.D. de Maldonado. El presupuesto fue de $ 45.000 financiados por el Consejo.

Tres kilómetros de camino de macadam conducen en vía directa a la cancha de golf».

Isla de Gorriti

La Isla de Maldonado hoy Gorriti, tiene de N. a S. 1777 metros. El ancho de la punta N., 674. El centro, 340, y la punta S. 415 Totyal 21 Hs. 7532 ms.
Dista de la Punta del Este 2 Km y de la de la Ballena 8. La primera forma la Boca Chica y la segunda La Grande (Fig. 69)
Fue visitada por Solis la vez que «siguiendo por la costa vieron una saliente de arena como una isla rasa al Sur.
Por Diego García, quien en 1526, encuentra que dentro del Cabo de Santa María (Punta del Este), existe una isla que se llama de las Palmas; y por Sebastían Gaboto en el año siguiente.

Por Martín Alfonso de Souza en 1531 «que le dió tambien el mismo nombre yu donde estuvieron ocho días, esperando uno de los bergantines que le habían agregado a la expedición en Río de Janeiro... Como no llegaste contionuaron viaje, dejando una carta atada em el brazo de una cruz, que levantaron en la isla para avisarles a los del bergantín el rumbo que tomaban»(305)

Muy poco después que el insigne Juan de Garay fundara Buenos Sires D. Felipe II sugería el establecimiento de una población en la isla de Maldonado, hoy Gorriti. Esa idea fue adoptada en el año 1600 por el gobernador de Buenos Aires, D. Diego Valdés de la Banda, aplicándola

(305) Horacio Arredondo (h) Maldonado y sus fortificaciones Rev. de la Soc. Amigos de la Arqueologa T. III «Diario de Navegacao de Pero Lopes de Souza de 1530 a 1532»
(306) Luis E. Azarola Gil Cronicas y linajes de la Gobernación del Plata. Buenos aires 1927 pág. 10

a su gigantesco plan de navegación directa del Plata a la metrópoli y la conversión de Buenos Aires en la urbe comercial de Sud América». (306)

El cambio de nombre por Gorriti, según Groussac debe haberse producido entre 1740 a 1800.

En verdad, el capitán Gorriti fue el último comandante de la plaza, desempeñando en 1751 el gobierno provisorio hasta la llegada de Viana.

Cuando en 1599 el buque holandés «El Mundo de Plata», al necesitar proveerse de agua, penetra en la bahía de Maldonado, ancla en la Boca Grande y como la isla estuviera tan solo a la distancia de cerca. de 200 metros, bajaron a ella y encontraron en abundancia la que necesitaban.

Al tener viento del E. en seguida pusieron todo en orden y se prepararon para zarpar.

Sin embargo, antes escribieron una carta para el almirante Laurencius Bieker, dándole noticias de ello y ocultaron el aviso en una carga de mosquete, embadurnada de cera que colgaron de una cruz de madera, plantada en el suelo, y después se alejaron.

Pasados algunos meses de esta estancia en la isla. y de la accidentada escala ocurrida en el puerto de Buenos Aires, alarmó al gobernador Valdés, pues España estaba en guerra con Holanda.

Comenzó por despachar una carabela armada con fines de exploracion y examen, cuyos resultados satisfactorios fueron expuestos detalladamente al soberano, que lo era ya Don Felipe III por muerte de su padre». (307)

En dicha exposición se expresaba, que el 12 de Marzo Francisco Fernández, con 20 mosqueteros y arcabuceros, había salido en la carabela «Sanvento» con su piloto Antonio Fernández Camiña, para reconocer la isla de Maldonado.

Llegaron al puerto, pero por hacer mal tiempo no bajaron a tierra, a pesar de tener aquella muy buen desembarcadero

Al día. siguiente la visitaron, no obstante el mucho trabajo experimentado, debido a estar «cercada toda a la Redonda des Pinos, de muchas suertes por donde no se puede atravesar Sino con mucho trabajo». (308)

En unas peñas del lado E. encontraron una cruz y en un brazo de

(307) Luis E. Azarola Gil. Obr. cit. pág. 11.

(308) Debió ser la Espina de la Cruz Colletia cruciata Gill que siempre ha abundado todo a lo largo de las costas del Este y forma un macizo impenetrable. La otra variedad podría resultar la Tala rastrera.

Juan Miguel Arpide en una visita posterior encontró que eran «unos arbolllos bajos.».

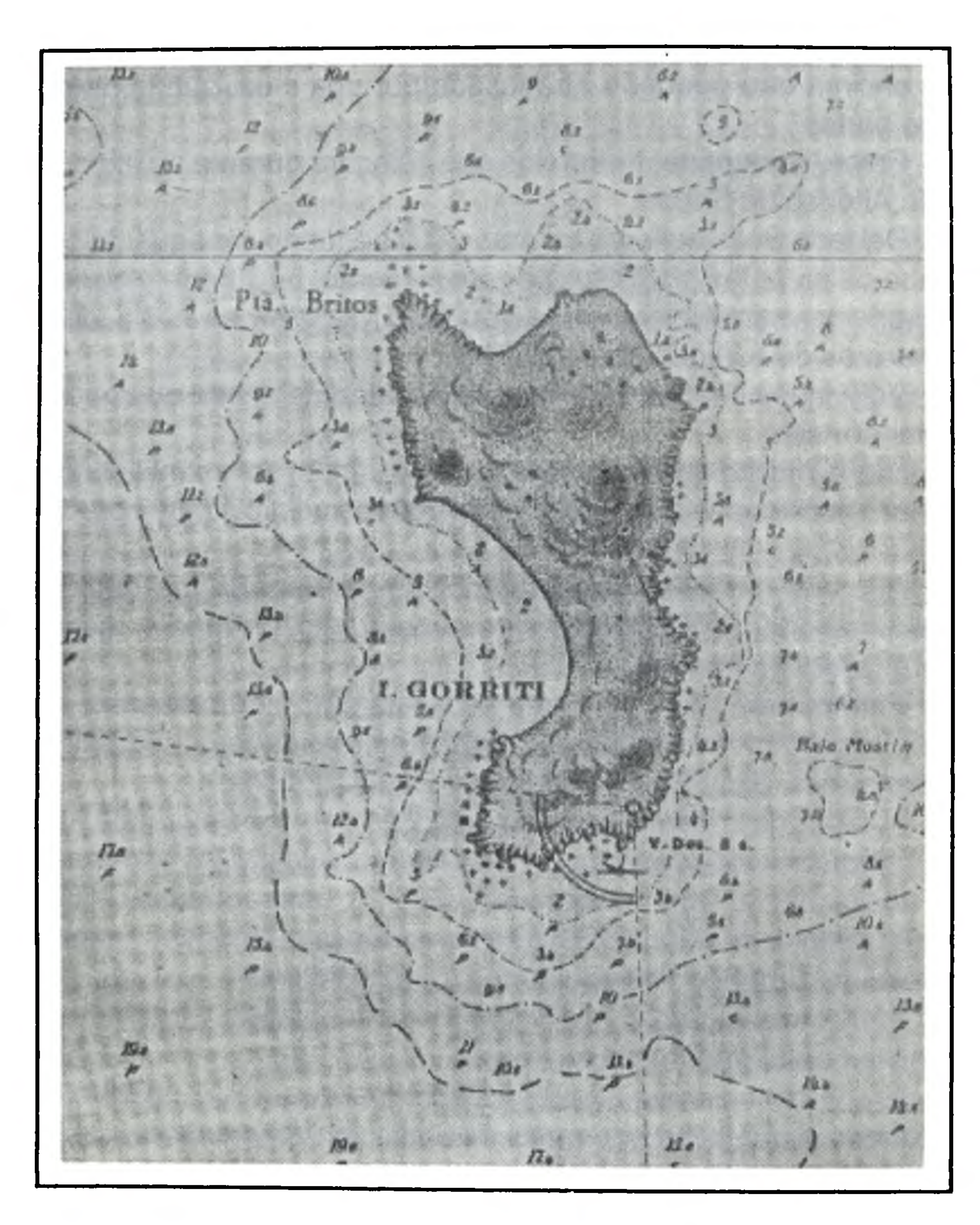


Fig. 69 Isla de Gorriti

ella un cartucho de mosquete con una cédula adentro en idioma flamenco.

Era la que habían colocado los holandeses avisando a los demás compañeros haber llegado con salud.

Andando mús adelante dieron con una piedra que pesaria tres quintales más o menos, con un escudo grande figurando las armas de Portugal y encima otro pequeño atravesado por una cruz, que lo dividía en cuatro partes.

Estos, se supone, fueran los que colocara durante su expedición, Martín Alfonso de Souza.

Del lado S. O. hallaron un manantial pequeño, de agua dulce, que brotaba de entre las piedras; y por ser el monte muy fuerte y no llevar lo necesario para abrirse camino, no pudieron penetrar en la isla. debido a los macizos de espinos antes citados.

Volvieron al otro día y entonces hicieron del modo que pudiérase circular por ella.

Había mucha arboleda pero no muy grande, solamente como para quemar; muchas palmeras que daban fruto comestible muy agradable... (309)

Además muchas yerbas como las de España, es decir: apio, doradilla, abenca, que suponían fuera mastranto, philipodio, rosmarino, mejorana y otras. (310)

Encontraron que la isla era utilizable para ser fortificada y tener mayor seguridad levantando en ambas extremidades de la bahía dos defensas más. (Hoy Punta. del Este y Punta. Ballena.).

«Valdés de la Banda concibió entónces un proyecto grande y audáz, que... ningún historiador señala ni comenta: al volcar las exportaciones del Pacífico hacia. Buenos por vía Tucumán; transportarlas de Buenos Aires a la isla de Maldonado en embarcaciones pequeñas, y expedirías desde allí a la metrópoli en galeones transatlánticos.

Al efecto propuso al rey Felipe III fortificar la isla y fundar una ciudad en la tierra firme, hacia su frente.

Era la anticipación al sueño de Felipe V, que vió en la costa de Maldonado el punto incomparable de ubicación de una urbe.

Pero el proyecto de Valdés convertía indudablemente a Buenos Aires en la metrópoli comercial de América». (311)

También Fray Juan de Espinosa en el año de 1603 le formulaba

(309) La palma butiá. Butiá capitata (mart.). Becc.

(310) Según Beaumont, durante su viaje en 1842: «La isla de Gorriti...es conocida por la vegetación de los tallos de regaliza».

(311) Luis E. Azarola Gil Obr. cit. pág. 12.

una demanda al rey haciéndole comprender la conveniencia que habría para el intercambio comercial de los países vecinos al Plata, fundando un pueblo y un fuerte en la isla de Maldonado.

Hallándose en Buenos Aires el maestre de campo Antonio de Vera Mujica, dijo que su sentir y parecer» era que luego y ante todo se ocupara la isla... y la tierra firme de sus alrededores, por ser ellas de Su Majestad y Corona de Castilla.

Por cuya razón el gobernador Hernandarias había echado en dicha isla, cabras y en la tierra firme allí inmediata, ganado vacuno, que según noticias, se había multiplicado muchísimo.

Además aconsejaba que aunque fuera con pocas fuerzas, era conveniencia que se hiciese lo posible para continuar en ella.

Así, en caso que los portugueses llegasen a ese puerto, lo hallarían ocupado y con una población.

Todo lo cual debía de llevarse a efecto con toda brevedad. (312)

Esto acontecía en 6 de abril de 1673.

A los pocos das, José Martínez Salazar, capitán general de las provincias del Río de la Plata, habiendo tenido noticia de las intenciones de aquellos, comisíono al capitán Juan Miguel de Arpide para. que se embarcara con oficiales y soldados y fueran a dar fondo en dicha ensenada, sondearan sus entradas, pasaran a la isla, reconocieran su tamaño y si podía fortificarse, de modo que la artillería diera su utilidad.

También se le recomendaba buscaran si en ella se encontraba agua dulce, leña y piedra para hacer cal y edificios

Asi como debía poner una cruz, un padrón con las armas reales y un rollo con su argolla en señal de posesión real.

En el término de dos semanas, Arpide pudo cumplir con su cometido.

Desembarcando en la isla junto con sus oficiales y doce soldados, al observar que no existía ninguna gente, ni seña de haberla habido eligicron entre todos el paraje donde fijar el escudo de armas reales. Es decir, un mogote (montículo) que mira al N. frente al amarradero más seguro y en cuya prominencia mandó abrir tres pozos.

Entonces, levantando la vara de la Real Justicia, toma pocesión corporal «Jure Domini bel quasi», en nombre del Rey Don Carlos II.

En señal y demostración de este acto hace colocar en el lado derecho de los tres pozos, el escudo; en el del medio una cruz con su peana; en el de la izquierda. un rollo con su cadena y argolla ; y sacando

---

(312) Carlos Correa Luna. Campaña del Brasil Arch. G. de la Nación, Vol. 1, p. 46, Buenos Aires 1931

la espada manda a los presentes se saliesen de la isla, sin que nadie se atreviera a volver a ella sin permiso de Su Majestad.

Termiiiada esta ceremonia, al día siguiente, a bordo, celebró misa Fray Diego Ruiz y fueron entonces a reconocerla.

Hallaron ser toda ella de arena asi en su interior como en las playas, y parecer estéril para producir frutos. Que estaba provista de buena cantidad de leña., consistente en unos arbolillos bajos; de muy escasa agua, al parecer llovediza. Con esta podía remediarse una embarcación, porque son unas lagunitas que están a la vera del mar en la parte del noroeste.

En cuanto a la piedra cal no se encontró, y sí unas lajas que eran utilizables para edificios y de las cuales hizo cargar cinco lanchadas como lastre.

Áseguraba que no podría fortificarse por la poca firmeza del Piso y ser de arena.

No hallaron ningún animal útil ni nocivo y sólo algunas aves comestibles, como ser palomas torcazas, patos de diferentes especies, y de otras menores gran cantidad.

Antes de embarcarse sembraron algunos carozos de durazno y melocotón.

Sondearon la canal del S. E. hallando cuatro brazas y media, y la. del N. O. hasta ocho o nueve.

El 3 de Mayo desembarcan en tierra firme y se ínternan en dirección al N. para darse cuenta de lo que había.

El 13 de Junio, Salazar vuelve a avisar, que de nuevo se tenían noticias que los portugueses se aprestaban a poblar la precitada isla, y que por lo tanto debíase ocupar para ser fortificada.

Que era necesarísimo y conveniente el puerto para los galeones y navíos de la Armada. Y en caso que se determinase hacer alguna fortaleza, la guarnición y la mayor parte de los medios, tenían que venir de España, porque de estas tierras no habia mucho con que contar.

Se necesitarían cuatro embarcaciones del tipo de lanchones o barcos largos con sus cubiertas planas.

Dos permanecerían en Maldonado y las otras dos en Buenos Aires, para de ese modo, yendo y viniendo, amunicionaran y socorrieran con todo lo necesario a la gente que allí permaneciese. (313)

Transcurridos cinco años, en 1678, el nuevo gobernador de Buenos Aires, Andrés de Robles, en diferentes cartas, expresaba que según noticias fidedignas de Río de Janeiro, ya se tenían órdenes para que se poblaran las islas de Maldonado y la tierra firme.

Sabido esto, se le encarga a su vez, como lo había hecho anteriormente Juan Miguel de Arpide, para que informara respecto al paraje en que se hallaba la isla, su dimensión, lo que producía, y si era bastante para mantener a la gente en caso de poblaría.

Y si convenía, qué clase de fortificación, en qué sitio y cuánta guarnición se necesitaría.

El 20 de Junio aquél manda su informe a España, pero completamente desfavorable, diciendo que la isla no servía ni para establecerse en ella; ni en la tierra firme por la calidad del terreno, falta de agua, leña, materiales para las fortificaciones y ser todos arenales infructíferos. (314)

Con estos detalles quedaba conforme la Junta, pero el gobernador debía dar cuenta de cualquier novedad, por si intentasen los Portugueses u Holandeses, ocupar la isla.

Andrés de Robles refería en ese entonces, que a la ciudad de Santa Fe habían bajado unas balsas de las reducciones que la Compañía de Jesus tenía a su cargo, sobre,el Paraná y el Uruguay.

Por los indios que las tripulaban, se tuvo conociminto que habían recorrido junto con un religioso llamado Jacinto Márquez, el puerto, la isla de Maldonado y sus costas circunvecinas.

Por lo tanto, al saberse desde España se avisó de que era conveniente averiguar la causa y motivos que tuviera ese religioso o quien le enviara a recenocer aquellos lugares. La respuesta fue dada por el mismo provincial de la Compañía, que: «por los recelos que tuvieron de que los portugueses del Brasil querían invadir dichas doctrinas, fueron para su defensa tres religiosos acompañados de tres *troços* de indios, por las partes donde en otras ocaciones habían sido acometidas, con órden que llegasen asta el mar para dar cuenta de ello». (315)



Como acaba de verse, el gobernador de Buenos Aires había tenido «noticias fidedignas» que se iba a realizar el plan primeramente citado, pues al año siguiente se pusieron en viaje, siete embarcaciones procedentes de Santa Catalina, y tripuladas por unos 300 individuos, entre

(313) Obr. cit. pág. 30.

(314) Obr. cit. Archivo General de Indias, Sevilla. Secretaría del Perú. Secular Audiencia de Charcas. 76-2-21.

(315) Archivo Beneral de la Nación. Buenos Aires Sala VI XII Legajo de Reales Cédulas Nº 2

portugueses e indios, conduciendo herreros, carpinteros, armas de fuego, tapiales, palas y otras herramientas para poderse poblar en la isla de Maldonado o en Montevideo.

Mas, debido a los muchos temporales se vieron obligados a desistir de su empresa y regresar a Santos con la pérdida de una sumaca.

En esa época el abad Maserati le comunicaba al Consejo de Indias que si éstos tal cosa pretendían, era por creer que aquélla estaba dentro de los límites de su demarcación en el Río de la Plata.

Así que, José de Garro, capitán general de dichas provincias manda al alférez Manuel ojeda a reconocer las costas del Norte y del Este.

A su regreso contaba que se había hecho a la vela en el barco de Su Majesla el Rey y al llegar a Montevideo y su ensenada sin hallar rastro de gente, ni de eembarcación alguna, pasó adelante.

En su ruta por la costa se detuvo en la isla de Maldonado y bajaron a tierra, pero el rollo y las armas de Su Magestad que habian sido talladas en un tablón de «ttaxiva», no estaban.

Quedaba tan solo la cruz alta de madera que se pusiera junto con lo demás.

Todo lo cual hacía tiempo que fuera colocado por orden de José Miguel de Zalazar.

Se detuvo en ella tres días y el primero de su llegada avistó a un buque que fue a anclar en su cercanía para alejarse al siguiente.

En su recorrida, tanto de ida como de vuelta, fuera de esta embarcación - que se supo después había naufragado, en la costa, a ocho leguas distante de Buenos Aires - nada mas encontró. (3l6)

El padre Diego Altamirano, procurador general de la Compañía de las Provincias del Río de la Plata , el año 1683 preconizaba que para evitar la intromisión de los portugue ses, fuera conveniente formar una ciudad en la isla de Maldonado... con buen puerto, ganado vacuno, tierras fértiles, muy fácil de fortificar, y llevándose algunas familias de Canarias, Galicia o Nápoles. (317) (La referencia del ganado y tierras fértiles debió ser en la parte correspondiente a la costa firme).

Siete años más tarde, una Minuta de la Real Cédula al Gobernador del Río de la Plata le participa que se habían recibido noticias de que los portugueses querían poblar la precitada isla, pero no lo realizaron.

El 3 de Febrero de 1846 desembarca en Maldonado un vapor de guerra francés, una fuerza de infantería y artilleria del gobierno.

Posesiónanse de los alrededores y ordenan que todas las familias se retiren a la ciudad, obligándolas en seguida a refugiarse en la Isla de

(316) Carlos Correa Luna. Obr. cit. pág. 92.
(317) Ibid. pág. 363.

Gorriti, donde estuvieron algún tiempo pasando grandes penurias.

Después fueron embarcadas en numero de 277 personas en la polacra «Trinidad», con destino al Carmelo, con intención de aumentar su población, pero naufragaron en la restinga de San Gabriel, en la Colonia , y sin poder regresar a sus lares hasta no terminar la guerra.

En 1858 el gobierno inglés intentó el arrendamiento de la isla.

El año 1869 muchos habitantes dc Maldonado fueron espectadores de una corrida de toros, con la particularidad de que fué dada en la Isla Gorriti.

Efectuóse en uno de los corralones y los lidiadores eran tripulantes de las dos fragatas españolas estacionadas en aquel puerto.

Numeroso público de la precitada ciudad, así como muchísimos marinos españoles presenciaron la función tauromáquica.

En 1873 se tuvo idea de construir un lazareto internacional en el Uruguay, alegando que el de la Isla de Flores era insuficiente por más de un motivo.

Ya se habían hecho muchos proyectos, pero se vino a reconocer que la de Gorriti era la más adecuada para un establecimiento semejante.

El ingeniero Casanova se proponía llevarlo a cabo pero su resolución sólo dependía del gobierno, quien al no demostrar mucho apuro, se terminó por no hablar más del asunto

Habiéndose producido casos de cólera en Europa a principios del año 1885, se hizo construir provisoriamente en la Isla un hospital para cuarentenarios de ultramar.

Terminada la epidemia, los vapores estacionados en cuarentena, levantaron ancla para ir a recoger a sus correspondientes pasajeros.

Y cuéntase que «fué indescriptible la algazara producida por aquella turba de dos mil y Pico de personas, al comunicarsele la órden de embarco».

En 1888 Boeth proyectó un muelle en el paraje denominado Puerto del Cajón.

Seis años más tarde se incendia la isla, y la oscuridad de la noche y el recio ventarrón que soplaba, aumentaron considerablemente el efecto que producían las imnensas llamaradas.

De dónde provino la causa del incendio, nunca se supo Este duró cerca de 48 horas.

Las víctimas fueron innumerables conejos, únicos habitantes que poblaban ese pedazo de tierra.

En 1892 se tuvo de nuevo la intención de trasladar el lazareto de la ida de flores -donde estaba desde el año 1868- a la isla de Gorriti.

La prensa de la Capital se preocupó de semejante presente griego, con el se pretendía obsequiar a los fernandinos.

El proyecto tuvo gran oposición por parte, especialmente, del representante de aquel departamento, quien velando por la salud e intereses de sus habitantes y teniendo en cuenta la proximidad entre la isla y la costa, comprendía que un lazareto sucio en ese punto, era un verdadero peligro y una constante amenaza.

Si se producían por desgracia casos de cólera, desde la isla podía pasar el contagio a la ciudad vecina.

Ahora bien, merece que sea recordado el nombre de aquel -Elías L. Devicenzi- por haber impedido que se consumara semejante herejía; y solbre todo el descrédito que le hubiera reportado a los balnearios de Punta del Este y «Las Delicias» anulándolos completamente.

El mismo año, el práctico mayor Manuel Sosa y dos itngenieros estuvieron ocupándose en hacer detenidos estudios sobre los parajes más apropiados para el establecimiento de muelles y construcción de grandes galpones destinados al tráfico y depósitos de carbón de piedra en la isla.

Esta, pocos meses después le fue cedida por el Superior Gobierno a Joaquín Machado, en representación de una fuerte casa de Buenos Aires, por el término de dos años, mediante la suma de 400 pesos anuales para establecer también, depósitos similares; pero se debían practicar en ella, obras que valieran 200.000 pesos. El fin era poder proveer a los buques de ultramar que hicieran escala en Maldonado.

En este tiempo, un periódico fernandino, daba cuenta que en la isla existían canteras de granito que habían suministrado rica, piedras y se hallaban en principio de explotación, pudiendo seguir proveyendo cantidades de esta loza, blanca, mate y rosada - sin temor que llegasen a agotarse - por espacio de una prolongada serie de años

Como se hallara en construcción la iglesia de Maldonado, que fue terminada en 1895, tal vez sería de allí que extrajeronel expresado material

Edmundo Wilson, inglés, trató de gestionar ante el intendente; la instalación en la Isla de Gorriti de una cancha de golf. La concesión seria por lo menos de diez años, pero no le fue aceptado.

Fortificaciones en Gorriti

El gobernador de Buenos Aires en 1987 ordena que si los portugeses intentasen poblarse o fortificarse en la isla, antes de recurrir a la fuerza, se hicieran las debidas protestas, desde que todavía estaba pendiente el litigio en Roma sobre estas dependencias. Si no fuera asi debería oponérseles la fuerza. (318)

Gabriel de Aldunate y Rada, en su informe al rey, de fecha 22 de octubre de 1695 aconsejaba se fundara una ciudad allí. En 1701 los portugueses ya proyectaban hacer «hum forte na ilha de Maldonado». (319)

En 1720, según el Memorial de José García Inclan, pedía que no poblara el paraje llamado de Montevideo, en el Río de la Plata y se fortificara la isla de Maldonado, antes que lo hicieran otros

Transcurrido largo tiempo y persistiendo con la misma idea, el brigiadier José de Silva Paes en el año 1737 llegó hasta este puerto, donde desembarcó con intención de establecerse en él; pero se encuentra que faltaba lo esencial, el agua, fagina, leña, habiendo grandes extensiones de arena suelta. (320) Siempre ante el temor de los enemigos, Ceballos en 1762 consideraba también necesario, hacer en la isla alguna fortaleza, no obstante poseer ya «4 baterías y 22 cañones. La primera, San Carlos, contaba con seis. La segunda, San Pedro, con cinco. La tercera, San José, con siete, y la cuarta, Santiago, con cuatro».

En un oficio de José Nieto dirigido desde Maldonado a aquél en Enero del año siguiente, le manifiesta: «las fuerzas de la isla, sus baterías y puestos que habían de ocupar las tropas que la guarnecían en caso de ser atacadas por los enemigos. Eran cuatro oficiales, seis sargentos, ciento y cinco infantes, cuarenta y cinco dragones y ciento cuatro artilleros». (321)

Así que poco a poco se fueron remitiendo a la isla, auxilios consistentes en paja, «Leña y Varazon», para poder construir los ranchos en donde se alojaría la tropa.

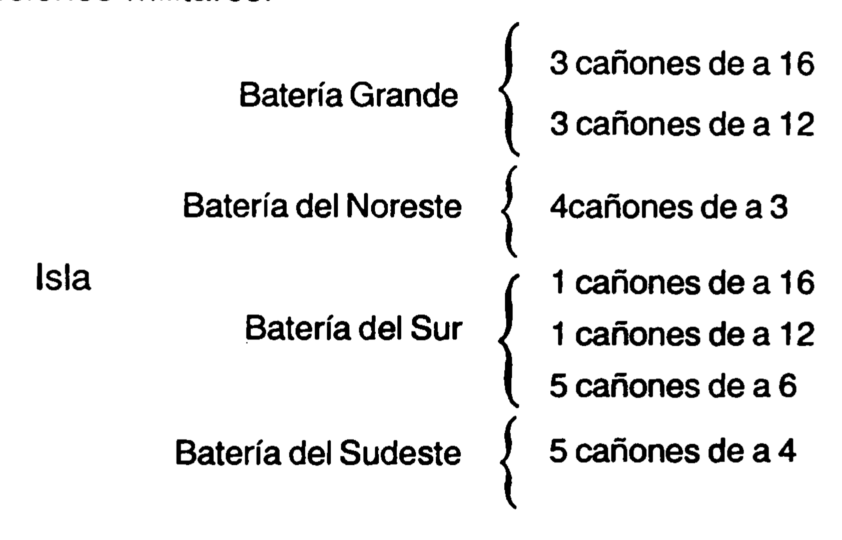
Algunos de los jefes que conocían la isla la consideraban inconquistable, juicio aventurado, como se demostrara años después.

(318) Adq. Falcao Espalter. Archivo G. de la Nación Montevideo. Caja 1. carp. 1, Doc.1
(319) Archivo de Marinha e Ultramar de Lisboa. Papeleta de Castro o Almeida. t.VI.
(320) Inventario dos documentos relativos ao Brasil por Eduardo de Castro e Almeida. Rio Janeiro. 1921. t. VIII, pág.333.
(321) Ricardo R. Caillet Bois Obr, cit. pag. 327.

El 20 de febrero hicieron bajar de aquélla a Maldonado y a las órdenes de Molina, sesenta y tres infantes y dragones.

En cuanto a las construcciones militares, el 3 de junio, A. Pasqual le escribía al mismo Ceballos desde la isla, comunicándole que la batería que había ordenado construir, tenía colocada la artillería y sólo faitaba «para concluirla acavar el Glacis". (322)

Tres años más tarde la defensa se componía de las siguientes construcciones militares:



Isla	Batería Grande	3 cañones de a 16 3 cañones de a 12
	Batería del Noreste	4cañones de a 3
	Batería del Sur	1 cañones de a 16 1 cañones de a 12 5 cañones de a 6
	Batería del Sudeste	5 cañones de a 4

En lo relativo a la batería de seis cañones de grueso calibre existentes, Lucas Infante estaba dispuesto a defenderla hasta donde fuese posible; luego para el caso de no poder continuar la lucha, mandó hacer «unas grandes oyas, en donde enterrarlos las q.e quedarán de manera q.e no se conosca, las aguadas las haré cegar pegando fuego al monte deribando la Casa de la polbora, quemando los ranchos...». (323)

«La batería de San Estebán, bautizada por el nuevo Comandante, operación que repitió con las restantes porque nadie conocía sus nombres, estaba «semi enterrada en la Arena, por tener inútil su explanada. Assi mismo otra Batería de cuatro cañoncillos del calibre de a 3, sin proporcion que pueden substituir a los de montaña, montados en Cureñas de marina, he hallado enterrados hasta la superficie superior de sus ruedas, q.e me dicen tienen debajo su explanada de Tablones, los que he hecho desenterrar y puesto en aptitud de reconocimiento.

Finalmente sobre este particular, todos los cañones de esta Isla necesitan de reconocimiento y sus explanadas hacerse nuevas, excepto una que puede componerse con los sanos fragmentos de las otras...«. (324)

---

(322) Ibid. pág. 332.
(323) Ibid. pag. 334.

"Las Barracas que ai en dha. Isla, se hallan en peor estado, y el miserable soldado del destacamento, que le corresponde ir a Guarnecerla, no tiene donde poder reposar con sosiego, singularmente en tiempo de lluvia, respecto de que las siete que ai, inclusa la del ofiz.l se llueven todas por estar sus techos quasi desmantelados..

La única construcción pasable era el pequeño almacén de pólvora, construido con piedras y tejas. Respecto de tres de los manantiales, era de opinión que debían profundizarse y reparar sus frentes a fin de evitar que el agua salada pudiese llegar hasta ellos. El otro, existente en la pequeña excavación llamada el Pozo, a un tiro de fusil de la margen del río, necesitaba igualmente reparaciones». (325)

Puede verse la ubicación de estas tres baterías, de las «barracas» y el almacén de pólvora, en el plano de la isla del año 1769, existente en el Museo Municipal de Montevideo.

«El Estado de la artillería en 1770 era el siguiente:

Batería de San Carlos	Cañones de a diez y seis: montados 3
	Cañones de a doce : montados 1
	Cañones : desmontados 2
Batería de San Juan	Cañones de a diez y seis: montados 1
	Cañones de a doce : montados 1
	Cañones de a seis : montados 3
	Cañones : desmontados 1
	Cañones de a tres : desmontados 1
Batería de San Francisco	Cañones de a cuatro : montados 4
	Cañones de a tres: montados 1

Al considerarse el plan de operaciones en caso de producirse un rompimiento con Portugal, el 21 de febrero de 1771, la mayoría de los consultados estuvo en contra del mantenimiento de fortificaciones en la isla.

Joaquín del Pino, hacia el año 1774, ordenó la cesacion de las tareas.

El 10 de enero del año siguiente, J. B. Howell le participaba a Vértiz,

(324) Ibid. pag. 335.
(325) ibid. pág. 336.

haber reconocido en compañía de J.I. de la Quintana, las explanadas construidas en la isla, durante su ausencia. Las halló dice, «con la solidez y prolix.d q.e deseava p.a resistir un continuo fuego». (326)

El 29 de ese mismo mes de la Quintana entrega el mando al coronel Miguel Febrer. En la relación que remitiera entonces, respecto a la artillería apta a ponerse en batería, daba el siguiente detalle

En la de «San Juan», 3 cañones de calibre 16 y 3 de a 12. En la de «Las Animas», 4 de a 3. En la de «San Francisco», 1 de a 16, 1 de a 12, 4 de a 6 y 1 de a 3. En la de «San José", 4 de a 4 y a más «pa aviso» 1 de 4. Total 22 cañones. (327)

Dos años después, en 1777, al ser nombrado Ceballos virrey de Buenos Aires, manda restaurar las primitivas fortificaciones y construir otras nuevas allí.

Miguel Moreno desde Maldonado, en el mes de Julio, le participaba el haber llegado el marqués de casa Cagigal con la brigada de Galicia, a quien le mostrara el plano de la isla de Gorriti que tenía levantado, con indicación de las cuatro baterías que existían anteriormente y se hallaban arruinadas.

Estas se habían colocado justamente para la defensa de aquellas playas, donde podría desembarcarse; pero le parecía. que las nuevas que iban a ser construidas sería mejor fuesen para artillería gruesa.

Así, de ese modo, con las que existían en tierra firme, se podían cruzar mejor los fuegos. (328)

Ceballos acusa recibo del plano que se le enviara, «en el qual están denotadas las baterias, que antes huvo en la Isla de ese Puerto.

Por este Informe solo, y hasta reconocer el Terreno de la Isla y sus Playas, no puedo yo resolver cosa alg.a con fundamento. Pero sabiendo V.S. ya el objeto con que se deben construir las nuevas Baterías, resolverá como que tiene las cosas presentes, donde se deven situar los cañones, q.e a cargo del Cap.n de Artilla. Dn. Joaquin Primo, se han embiado para defensa de la Isla, de la qual depende la del Puerto». Y además, que «en cuanto llegase -que sería en breve- se dispondría de la cantidad de tropa para instalarla en ella». (329)

Aquél, cuatro meses después, envía a La Colonia, un Comisionado para recoger y conducir los materiales destinados a las obras que se llevaban a cabo en la isla ; pero por haberse enfermado y no encontrarse

(326) Ibid. pág 341.
(327) Véase Apéndice Nº 8.
(328) Adq. Falcao Espalter. Archivo General de la Nación. Montevideo Caja 1 carp. 18 doc. A.
(329) Ibid. Caja 1. carp. 18 doc. B

embarcaciones no se pudieron cargar tales maderas.

No pasaron muchos días cuando se recibe la noticia de su embarque «para el cuartel de la Isla de Maldo»; a saber:

«Tirantes de 8 vars. de largo y entre ellos ay seis de dies y de onze baras... 40. Tirantes de seis y siete baras de largo para piernas dcellave... 84. Quarenta y sinco Piezas de madera para soleras de docientas baras. Costaneras.... 250.

Es todo lo que ha cargado dha. Lancha por no caber mas en su Buque». (330)



Oyarvide, en su Diario de ese año, informa que Ceballos dispuso también que fueran construidos cómodos cuarteles y baterías; pero en cuanto se marchó para España, no se hizo más que el cuartel.

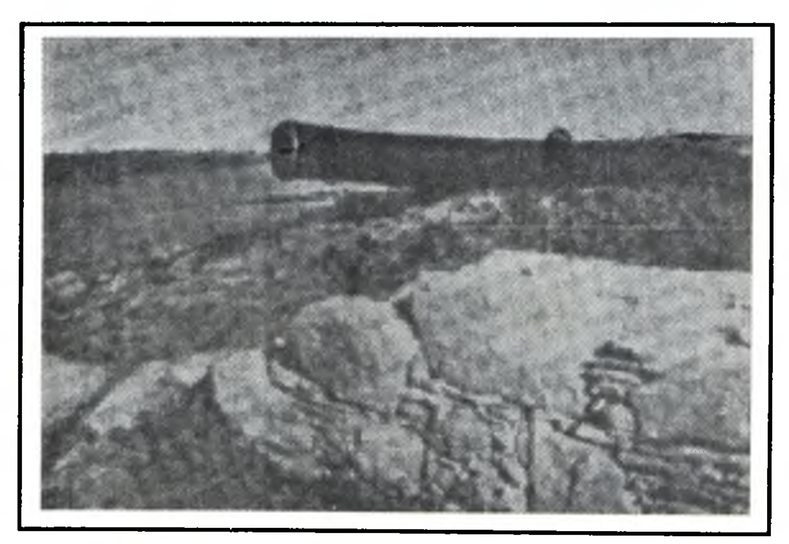


Fig. 70 Cañón en la Isla

Al año siguiente, en 1778, Pedro Martín Cermeño (331) recibe orden de Juan José de Vértiz, para que reconociera la isla y la parte de tierra firme, a fin de que diera su parecer, «en órden a las obras de fortificación que en una y otra parte deben construirse para su defensa». (Fig. 70).

(330) Ibid. Caja 35. doc. F

(331) Archivo General de la Nación. Buenos Aires Cermeño era comandante del cuerpo de ingenieros y estuvo nueve meses en Maldonado.

Recibido el aviso se traslada a la primera, y examinándola detalladamente, encuentra «cinco baterías al abrigo de un, simple parapeto a barbeta, formado de faginas, en parte consumido por el tiempo. Que había también una cuadra o crujida de 132 varas de largo y siete de ancho... y la que podían acogerse 200 hombres, para acudir a las urgencias de aquel Puerto, siempre que fuese necesario

Y agrega: «Debiendo fortificarse como S. M. lo ha resuelto, entiendo que ha de ser con relación a impedir que en el Puerto se abrigue una escuadra y expedición enemiga, o con solo el objeto de proteger, en tiempo de Guerra nuestros buques anclados o que perseguidos se refugien al abrigo del cañón». (Fig. 71).

Además explicaba él modo como podrían hacerse las fortificaciones y todo lo correspondiente para la defensa; y que para ello se necesitarían «muchos años y crecidos caudales»

A mediados de Marzo se le comunica al virrey Vértiz que debía convocar una junta compuesta de los oficiales, generales y particulares que se hallasen en la plaza de Montevideo y dieran también su dictamen, respecto a lo quepodría llevarse a cabo en la isla. Aquélla estimó conveniente fortificarla támbién las costas adyacentes, para colocar al puerto de Maldonado en estado de defensa.

El virrey en una extensa Memoria, entre otros asuntos decía que la construcción del polvorín estaba por terminarse. (El mismo, que parte de él aun subsiste). Y que visto y considerando, habiéndose hecho los cálculos de todas las obras proyectadas, su costo llegaría a más de seiscientos mil pesos, y no obstante ser bastante reducido, no bajaría de un millón.

De ahí que S. M., vistas las razones aducidas, suspendió la fortificación hasta nueva orden; y que unicamente construyeran una batería con tierra y fagina.

Poco después Vértiz se dirige al gobernador de Montevideo a fin de que hiciera suspender la fortificación de la isla hasta nueva orden, y en cambio pusiera toda su dedicación en la de aquella plaza.

Mas, para mayor seguridad de «la defensa de estas provincias y proteger su comercio con la prontitud que exigen las críticas circunstancias del día, quiere S. M. que se levanten en ella las obras provisionales de tierra y fagina que se juzguen oportunas para ponerla libre a todo insulto».

Y recomendaba, que si pareciese conveniente para la protección de nuestra navegación, se formase una batería de la misma especie en Maldonado del tamaño y figura que fuera más adaptable a las circunstancias locales. (332)

«Como la costa hasta Castillos, presentaba lugares fáciles de abordar por el enemigo, ordenó también Vertíz, que en las alturas más elevadas «se situasen «guardias de vigía» (en la falda del monte de Pan de Azúcar, en el puesto situado entre Garzón y la estancia de J. Ignacio, etc.)». (333)

El capitán del real cuerpo de artillería D. Joaquín Primo de Rivera había empezado en ese mismo tiempo a dirigir las baterías proyectadas, y habiéndoles suplido a varios operarios que trabajaban en ellas, la suma de 328 Ps. y 1 rl. de moneda corriente; por orden superior se le mandó «entregar... la expresada cantidad».

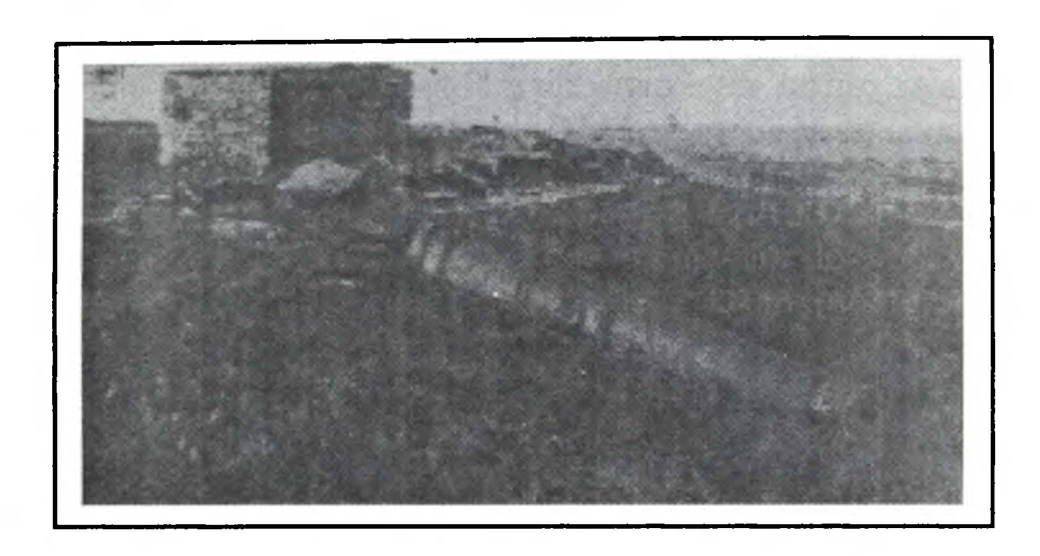


Fig. 71 Cañón en la Isla

Poco antes, Rafael Pérez, «nombrado pagador e Interventor de dichas obras», había recibido «ocho mil pesos fuertes, con destino a la. continuacion de ellas». (334)

El virrey el 21 de Noviembre de 1793, habiendo pensado que se construyesen en Gorriti dos baterías de cuatro cañones de a veinte y cuatro, resuelve después que sólo se verifique solamente una en la punta del O., para cubrir la entrada de la Boca Grande, con arreglo y perfil formado por el ingeniero Bernardo Lecocq. Al mismo tiempo se remitía el cálculo del costo que importaba. «dos mil noventa y nueve p.s y siete r.s; cuya cantidad debía entregar el ministro de real hacienda de Maldonado».

Además, desde el parque de Artillería se enviasen las maderas

(332) Adq. Falcao Espalter. Ibid. Caja 1. cap. 7, doc. 10.
(333) Ricardo R. Caillet.-Bois. Obr; cit. pág. 343.
(334) Archivo General de la Nación. Montevideo Caja 85.

para su explanadas, ya «labradas, aparejadas y numeradas, a fin de evitar los crecidos jornales de los carpinteros (335)

Debe haber sido cuando el precitado arquitecto, presentara el proyecto de las baterías, una para Gorriti y otras con barbeta para Punta del Este y La Aguada cuyos planos fueron publicados por Horacio Arredondo (336)

Así como otro de Martinez de Cáceres con merlones para ocho cañones, dcstinada al puerto de Maldonado.

En esta misma fecha Olaguer Feliú le escribe a Sostoa y le previene que el virrey «teniendo resuelto la construcción de un cuartel para la Guarnición de la Batería de la Isla de Gorrití, y ascendiendo el cálculo de su costo a quinientos treinta pesos, uno y medio r.s prevengo a V. S. disponga se remita esta cantidad de essa Tesorería al ministro de R.I. de Hacienda de Maldonado (337)

En ese entonces, cuando «Cevallos envió desde la Colonia, 15.500 tejas para la obra de la iglesia de San Carlos, al no ser utilizadas, las canjearon en Maldonado por 33.000 ladrillos, a razón de 10 p.s. el millar». (338)

Las primeras fueron empleadas en el cuartel de la isla de Gorriti.

Francisco del Pino, habiéndose hecho cargo de la isla, el 1º de Julio de 1797, al darse cuenta de la falta de defensa se lo participa al marqués de Sobremonte, quien le dirige después «una representación a Juan Antonio Sancho, comandante de Maldonado, especificando el estado de aquella y las providencias que juzgaba aparentes para mejorarlo». Mas no obtuvo respuesta.

Habiendo ido el virrey al año siguiente a la citada localidad y a la isla, en tal ocasión fué comisionado expresamente para que formara un plano completo de la defensa de ambas.

Una vez verificado esto, le manda. aviso al Comandante del Real Cuerpo de Artillería para que contribuya a la ejecución de las obras, y cuya petición vino a resultar como la anterior. Y eso que le patentizaba en pocas palabras el estado de la isla, pues cuando hubo entrado a hacerse cargo de ella, halló nueve cañones de a 24 montados. Entre ellos ocho empleados en dos baterías, y que dada la manera en que esaban situadas no podían evitar la entrada de barcos por la playa del norte.

---

(335) Archivo G. Administralivo. Archivo G. de la Nación. Montevideo. Caja 199. carp.7.
(336) Revista de la socicdad «Amigos de la Arqueología». Obr. cit.t.III págs. 418 y 424.
(337) Archivo G. Administrativo. Ibid. Caja 199. carp. 7.
(338) Amenedo de Montenegro. Libro parroquial de la iglesia de San Carlos.

Disponía también de 38 artilleros, pero que era necesario tener tropa competente para estos servicios. Además, antes de pasar allí, se debía primero proporcionarle alojamiento, del que se carecía absolutamente.

A menos que se techara «un almacen de la Compañía Marítima» que hacía más de un año hallábase en ese estado.

Del Pino agregaba, que ademas era «indispensable variar la colocacion de las dos (baterías) o por lo menos la de una, y construir a todas sus correspondientes repuestos para la tropa ; de que carecían y mejorar y componer al mismo tiempo el almacen de polvora». (339)

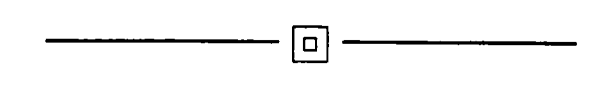
Continuando el estado de abandono en que se tenía la isla, siempre se temió que llegara a ser atacada.

Así que, dos años después, el Marqués de Sobremonte, al tener referencias que dos fragatas de guerra inglesas, desde el Janeiro se dirigían al puerto de Maldonado, le previno a Manuel Gutiérrez que tomara precauciones por si acaso, y reforzara la guarnición de Gorriti, con un «destacamento de milicias». (340)

Y así se hizo según el dato siguiente:

	Sargs.	Tambs.	Cabos	Solds.
«Del cuerpo de artillería	1	1	14	16
Del de infantería agregado a ella		1	17	18
Blandengues de guarnición	1	11	28	40
				74»(341)

Cuando la toma de Maldonado por los ingleses, arrasaron las cuatro baterías alli existentes.



Durante la dominación portuguesa, siendo a fines del año 1817, el teniente coronel graduado José Pedro Melo, comandante de la isla, hizo hacer algunas obras: «A Denis Baptista, por madera para el cuartel. A

(339) Archivo General de la Nación ,Montevideo. Caja 229. carp. 7, Doc 15.
(340) Ibid. Caja 237. Carp.6 doc. 24.
(341) Ibid. Caja 248. Carp. 8, doc. 7.

Carlos Pascual por herramientas. A Francisco Valdez por 25 fanegas de cal. A Enrique Seber por 15 id. id.. Total 106 pesos».

Con el referido jefe estaban un sargento, dos cabos, un corneta, dos artífices y 22 soldados.

A principios del año siguiente ya funcionaba un hospital llamado de la Misericordia, bajo la dirección del cirujano español José Benito Pereyra, con el sueldo de 30 pesos mensuales; pero debido a encontrarse mal de salud, pidió su dimisión.

A fines de ese mismo año, a Juan J. Bianchi que ejercía la superintendencia de la isla, con motivo de haber cesado la habilitación del puerto, le fue suprimido el puesto.

Juan Paulino Pimienta, residiendo en Maldonado, se apersonó al Cabildo para informarle, que estando en la isla los enemigos, permitíase franquearles auxilio de subsistencia al destacamento agresor, y que consideraba no debía seguirse así.

Por proteger al comercio había detenido el cumplimiento de la orden superior para evitar los perjuicios que creía podrían originarse, no a las armas de la patria, y si a los vecinos y comerciantes, pero que le era indispensable ponerla en ejecución a fin de impedir tales abastecimientos.

Según Elías L. Devicenzi, en sus apuntes sobre el departamento de Maldonado «los brasileños al instalarse en Gorriti, restauraron algunas baterías y cuarteles levantados en 1777.

Que a principios del siglo XIX contenía cuatro baterías que montaban veinte piezas y protegían el fondeadero, existiendo en su centro un gran almacen denominado «Casa de la Compañía». Además, consideraba que la isla por su situación sería aparente para depósito internacional de carbon o para la construcción de una cárcel penitenciaría».

En Agosto 22 de 1825 al marcharse aquéllos después del ataque por Leonardo Olivera; José Machado le avisaba al brigadier general Lavalleja, que los enemigos habían dejado, cinco piezas de a 24 que se hallaban entonces debajo del agua; y en los días de bajante se veían.

Consideraba estuvieran clavadas, pues ya lo estaban antes que las sacasen de las baterías. No encontró más que unas seis piezas de dieciocho y doce enteramente inútiles por su estado, y una boca de metralla redonda. También le remitía un cañoncito de a 3, una carronada, unas pocas balas de 3 y 4, alguna metralla redonda y cuadrada.

El 15 de Noviembre de 1826, el bergantín «Rio de la Plata», brasileño, al mando del teniente 1º José Lamego, atacó a la Isla de Gorriti por el lado N. O., y a los pocos días el enemigo la ocupaba sin el menor obstáculo».

Por lo tanto a mediados del año siguiente desde Montevideo enviaban por vía marítima, todo lo necesario para el mantenimiento de aquella fuerza, como ser: azúcar, tabaco, aguardiente, fariña, vino, arroz y ginebra.

En esa fecha, Maldonado hallábase ya guarnecida por las tropas imperiales; cuyas guerrillas llegaban hasta San Carlos.

También habíanse apropiado de cantidad de caballos y ganado vacuno para ser remitido a la isla. A principios de 1828, en un bergantín, llegaban 18 pasajeros y 35 bueyes en pie. En otro viaje fueron 15 de los primeros y 59 de los segundos.

Tanto animal vacuno era destinado al abastecimiento de la tropa, por hallarse sitiados por los patriotas.

Al mismo tiempo arribaba allí, el naturalista D 'Orbigny, cuando casualmente hacía pocos días del desembarco a que hacemos referencia.

Tenía, según éste informaba, dos fragatas de línea y tres goletas, encargadas de proteger la construcción de un fortín que elevaban en Gorriti y de la que se habían apoderado rechazando unos pocos soldados patriotas, no disciplinados, encargados de conservarla y defenderla.

El juez ordinario del departamento de Maldonado, el 2 de Agosto de 1828, recibía desde el Manga la nota que va a continuación:

«El infrascripto comte. Gral. de Armas, de la Prova. participa a Vd. qe. hoy ha salido de la Plaza un comboy condnduciendo el Bat.on de Cazadores del Emperador, y otro cuerpo mas, con destino a la Isla de Gorriti, y aun se asegura qe. va a fortificar la punta del Este. Por lo qe. espera qe. se tomarán en el dpto. todas las medidas conducentes pa. qe. en tal caso los Enemigos no se proporcionen recurso alguno, dando inmediatamente parte a este Comdo. Gral. de cuanto ocurra.

El qe. suscribe saluda a V. con la mas distinguida consideracion.

Manuel Oribe» (342)

Por fin poco después, el Consejo de Administración de Justicia, le avisaba al gobierno de la provincia, que la escuadra brasilera se hallaba fondeada en el puerto, compuesta de tres fragatas, y siete, entre bergantines y otros buques menores.

Al desembarcar el almirante Norton y muchos oficiales, expresaron que su objeto era el de llevar la guarnición de la isla y demás útiles de guerra, en cumplimiento del art. 15 del tratado de Convención Preliminar de Paz entre las repúblicas Argentina y el Brasil, de fecha 20 de Octubre

de1828.

Al comenzar a retirarse las tropas se le comunicó al comandante militar de Maldonado para que se hiciera cargo de ella y de las existencias que hubiere. (343)

Habiendose dado orden de que los presos que existían en la cárcel o crujida del cuartel de Maldonado, los pasara a esa misma isla, respondía que por falta de recursos no se pudo efectuar, pero que en breve daría cumplimiento a ello.

En Gorriti, el año 1782, estuvo desterrado, Juan Antonio de Haedo, que según Bauzá hallábase investido en el cargo principal de alcalde de primer voto del Cabildo de Montevideo, cuando por motivo de las arbitrariedades del gobernador del Pino y los ímpetus vengativos del virrey Vértiz, este daba orden que fuera aprehendido y conducido a aquel destino.

Demostrada su inculpabilidad se le repuso en su cargo.

Los desterrados de la harca «Puig», también estuvieron en la isla antes de zarpar para La Habana.

Uno de ellos hizo la descripción siguiente: «Llegamos a Maldonado el 1º de Marzo de 1875. A eso de las 8 de la mañana se nos trasbordó al vaporcito «Fe», que debía conducirnos a la isla, y a las ocho y media o nueve estábamos en tierra. El coronel Courtin nos había dicho que una vez en la isla, estaríamos en completa libertad, podríamos pasearla y bañarnos, que nos llevarían velas y palos para que armásemos una carpa, carne, pan, agua y leña para que comiesemos.

Una vez en tierra, por instrucciones del comandante Alfredo Vázquez, se nos colocó en un pequeño círculo rodeados de centinelas y de allí no podíamos separarnos, sino uno a uno, y después de haber impetrado licencia del oficial de guardia. Para colmo de desdichas no vinieron los palos para armar la carpa, ni el agua, ni la leña, y hasta las dos de la tarde lo pasamos a pie firme o tirados sobre el pasto, bajo los rayos de un sol abrasador y bastante aguijoneados por la sed y el apetito.

A las 2 de la tarde vino el agua. A fuerza de ingenio del coronel Flores, levantamos la carpa con el auxilio de algunas baquetas de fusil, y a las 3 devoramos un riquísimo asado de carne fresca, no sin antes habernos dado uno a uno y bajo centinela de vista, un baño tan confortable como higiénico, después de cuatro días a que habíamos estado sometidos en la imponderable bodega de la imponderable barca «Puig». El

(342) Juzgado L. Departamental de Maldonado Nº 459. L.C. Año 1828
(343) Boletín Histórico, Montevideo Nº 19 Año 1937.

baño y el asado nos hicieron desarrugar el ceño y volver a nuestra resignada jovialidad.

Traíamos una caja de juego que con una oportuna previsión me había mandado Máximo Alvarez, y se armaron como por encanto varios partidos de malilla, de ajedrez y de dominó.

El sol había entretanto templado sus rayos, nos favorecía una fresca brisa del Sud y el resto de la tarde fué agradabilísimo.

Nos habíamos resignado de mil amores a pasar en aquella isla estéril y solitaria los setenta u ochenta días en que podía calcularse nuestro viaje a La Habana en la barca "Puig".

A las 5 1/2 o 6, se dió señal de reembarcar: vinieron los botes a tomarnos, subimos al vaporcito, y este nos trasladó a la barca que mirábamos con horror a causa de la maldita bodega.

Al día siguiente no hubo paseo a la isla... El día 2 lo pasamos, pues, tranquilamente en el puerto... El 3 por la mañana, se nos llevó nuevamente a la isla, directamente desde nuestro buque...

Esta vez todo fué previsto a tiempo; se armó una buena carpa, hubo carne, agua, vino y dulce oportunamente; libertad para pasear la isla y bañarnos, y la verdad es que pasamos un buen día, ya leyendo, ya conversando, ya jugando a los diversos juegos de que disponíamos...

El día 4, la barca «Puig» se hacía a la vela en el puerto de Maldonado». (344)

Toma de Gorríti

«En cuanto los ingleses tomaron a Buenos Aires el 2 de Julio de 1806, el virrey, calculando que la isla no se podría defender por su falta de tropa, le encomendaba al gobernador de Montevideo, que hiciese desmontar los cañones, y que la gente que la ocupaba se retirase a tierra firme.

Sobrevenida la reconquista, se volvía a recomendar que se montasen de nuevo y pasaran 100 hombres para guarnecería.

Fueron a éstos, que aquéllos atacaron cuando la toma de Maldonado.

Este pequeño destacamento. estaba al mando del capitán de infantería Agustín Leyes, el teniente Rudecindo de Silva y el alférez de

(344) «La deportación a La Habana en la barca «Puig». Buenos Aires. 1875.

Buenos Aires, Zelada.

Se sostuvieron tres días, e imposibilitados de evacuarla por falta de buques, por el honor de las armas, su jefe se vió precisado a mandar hacer algún fuego al enemigo, pues poseía 4 piezas de artillería.

El comandante inglés, después del asalto de la ciudad, pasaba el siguiente parlamento: « Navío Diadema de S. M. B. Río de la Plata, 30 de Octubre de 1806. Señor. Las fuerzas de S. M. B. se hallan en posesión de Maldonado, y en esta virtud, como el general está sobre la orilla del mar, da plazo para rendirse la isla de Gorriti.

Cualesquiera oposición que se haga a las fuerzas que están ahora en su bahía, es inútil; y así el general que propone la rendición, remite un oficial que es mandado para izar la bandera de S. M. B. en ese fuerte, y espera que será mediante la conocida generosidad de la Nación Británica; nos manda dar una seria respuesta, para evitar las consecuencias de un asalto que sentiría en extremo y se os ofrece un camino ventajoso, para ser del numero.

Home Popham Jefe de la Escuadra. Comte. en Jefe de las fuerzas Navales de S. M. B.».

Leyes, más advertido que temeroso, no obstante la escaséz que de todos renglones padecía, contesta en estos términos, acompañándole un detalle de los pactos bajo los cuales se rendiría: «Recibí el oficio de V.S. en que me intíma a que me rinda respecto a tener V.S. la tierra por suya, y para evitar derrame de sangre: no teniendo motivos para entregarmè a discreción por no carecer de nada, sería poco honor para las armas españolas, por lo que remito a V.S. las capitulaciones para si tiene a buen aprobarlas. Dios gue a V.S. ms. as.

Isla de Gorriti. Octubre 30 de 1806

Agustín de Leyes

1º La guarnición saldrá de la isla con todos los honores militares, conservando los oficiales, sargentos y soldados sus armas y espadas.

2º La guarnición se conducirá a Montevideo en buques de la Gran Bretaña y no tomarán las armas hasta que sean canjeados.

3º Embarcarán sus equipajes toda la guarnicion.

4º La guarnición no será molestada de ningún modo..

5º Se manifestará con realidad lo que quede de artillería y municiones.

6º Concedido todo esto no entrará nadie en la isla hasta que esté evacuada, excepto las personas destinadas a tomar posesión de dicha Isla de Gorriti.

30 de Oct. de 1806.
Agustín de Leyes».

El enemigo, reconociendo las necesidades de este jefe, debido a su perfecta incomunicación con la tierra, no quiso aceptar el pacto.

Leyes, hallándose sin víveres y sin salvación alguna, se vió forzado a levantar bandera de parlamento y rendirse(345).

Saquearon el cuartel, las puertas, ventanas, tablado y toda la artillería fue inutilizada.

Después del asalto, según la «Exposición de los vecinos de Maldonado», los prisioneros que componían la guarnicion de la Isla de Gorriti, fueron confinados en la desierta Isla de Lobos... y de donde se hubieran escapado todos con mucho riesgo de su vida, como lo hicieron 37 de ellos en dos botes de cuero.

También Pérez Castellano refiere, que una vez llevados a aquel lugar, al ser mantenidos con sólo una ración de fariña, urdieron unos botecillos de los cueros que les dieron para abarracarse, y en ellos se encomendaron a la mar con inminente peligro de perecer para llegar a la costa.

Entre tanto, los ingleses, al ir a llevarles su miserable ración, que era cada 15 días, en cuanto se dieron cuenta que algunos de los prisioneros habían huido, retiraron a los que quedaban y los encerraron en el «Lancaster», navío que hacia mucha agua, y en donde les harían ganar bien la fariña con el duro trabajo de la bomba. (346)

El sistema de navegación que se acaba de expresar, siempre nos pareció algo inverosímil, sobre todo por el hecho de tripular -más o menos unas 18 personas- cada una de aquellas frágiles embarcaciones.

Lo que se conocía por el nombre de «pelota» en esa época, y que era utilizada para vadear los ríos y arroyos caudalosos, era tan solo personal, y si por acaso teniase que permanecer mucho en el agua, peligraba su estabilidad, debido al ablandamiento del cuero.

Si en cambio los botes fueron de mayor dimensión, comprendiendo varias pieles juntas -que no sería posible calafatear- el mismo peligro subsistiría, máxime debiéndose recorrer varios kilómetros para llegar hasta la costa opuesta, y donde las corrientes son tan fuertes.

Ahora bien, mi duda a este respecto parecería confirmarla el dato que vamos a relatar, es decir, que la salvación de los 37 fugitivos se hizo

(345) Santiago Sainz de la Maza.
(346) Guerra de 1806 en el Rio de la Plata

de otra manera.

El 21 de Junio de 1808 se presentó José Braña, vecino y comerciante de la ciudad de San Fernando, haciendo la declaración y petición siguiente: «Que de resultas de la invasion y en él saqueo que los ingleses hicieron, ha quedado reducido a unos muy limitados intereses, y sin embargo, con mi bote (347) que me quedó por la feliz casualidad de hallarme en Castillos al tiempo de la invasion, en una faena de cueros de lobos (348) pude demostrar mis deseos de servir al rey, siendo útil a mis compatriotas que habían tenido la desgracia de ser prisioneros, a los que socorrí casi diariámente con pan y carne, que he costeado de mis escasos fondos.

Hice otros servicios a Su Magestad y que por órden de los comandantes de aquel puerto (Maldonado) pasé a parlamentar con el enemigo cuando me lo ordenaron y reconocer la isla Gorriti. Se digne concederme permiso para que exclusivamente por el término de dos años, pueda pasar a la Isla de Lobos a faenar grasa y aceite de lobo». (349)

Como acaba de verse, los «compatriotas» prisioneros que Braña socorrió personalmente por medio de su embarcación, debieron ser seguramente los confinados en la citada isla.

Bien pudo haber empezado a transportales de a pocos, dada la escasa capacidad de su «bote», cuando los ingleses se apercibieron de ello.

Braña, seguramente no iba a solicitar una concesión de tan remuneradora importancia, por solo parlamentar con el enemigo y haber ido a reconocer la Isla de Gorriti.

Por lo tanto, es de suponer que lo hiciera por considerar que bien se lo merecía, en mérito a la liberación de los 37 españoles cautivos.

En 1811, José Braña inauguraba en Maldonado, con el cargo de Regidor Alférez Real y Fiel Ejecutor.

Los ingleses, terminada la toma de Montevideo, echaron a tierra firme a los 62 restantes, pero bajo juramento de no volver a tomar las armas.

Cuando Gorriti quedó desguarnecida en 1813, estuvo empleado «a cuenta de sus sueldos vencidos», Carlos Revilía, miliciano de Maldonado.

De allí proceden el distintivo de bronce en forma de estrella (Fig. 72), y que tiene por lema: Per Mare et Terram; y en el centro el monogra-

(347) Debió ser otra clase de embarcación, porque en un simple bote no era posible aventurarse a navegar por tan temibles costas.

(348) Se le habia concedido para la matanza, solamente las islas de Castillos.

(349) Escribanía de Gobierno y Hacienda. Año 1814. Nº 89, p. 5.

ma G. R., que podrían significar el "Glasgow Regiment», cuando la invasión iniglesa o el de Granaderos del Rey, de 74 mm. de diámetro.

Y también un escudo del mismo metal, del ejército argentino, y que aún conserva rastros de haber sido dorado, de 57 mm. de alto. (Fig. 73)

Ambos objetos hállanse en el Museo H. Nacional.



Fig. 72 Estrella de bronce



Fig. 73 Escudo de bronce

Venta de Gorriti

A mediados del año 1843 se presenta Samuel Lafone, comisionado por su hermano Alejandro R. Lafone, para comprar la Isla de Gorriti bajo ciertas condiciones.

1º Ofrecía por toda ella, y a condición que el Superior; Gobierno se la enagenara a perpetuidad y para siempre jamás, para él, sus herederos y sucesores, por la cantidad de mil quinientos pesos plata, al contado.

2º El proponente convenía y consentía desde ese momento, en que siempre que el Superior Gobierno considerase necesario o conveniente establecer en la isla alguna batería y formar en ella los cuarteles que fueren precisos para la tropa que habría de servirla y defenderla, pudiendo libremente hacerlo sin más trámite que dar aviso de ello previamente al interesado.

Esta era la única servidumbre que el Superior Gobierno podría imponerle al comprador al efectuar la venta, y además ser hecha libre de

todo gravamen y censo.

Se pedía por consecuencia, fuera aprobada dicha propuesta.

El Gobierno de la Defensa aceptó en seguida la negociacion tal como puede verse en la Escribanía de Gobierno y Hacienda. Año 1843, doc. Nº 34

«Montevideo, Junio 13 de 1943.

Apruébase la propuesta en todas sus partes, gírese la orden para que se reciba la cantidad metálica en tesorería, y prévia constancia de ello y toma de razón en las oficinas respectivas y transcripción al Ministerio de Gobierno a sus efectos, escriturarse como corresponde.

Suarez *Muñoz*

Recibí los mil quinientos pesos plata de cuya cantidad se ha formado cargo en esta fecha, según lo comprueba el escribano de dha. en f 1943

Montevideo, Junio 23 de 1843.

Ambrosio Mitre

El Superior Gobierno en su respectivo protocolo y por ante mí otorgó en esta fecha escritura de propiedad de la Isla de Gorriti a favor de Don Alejandro y Don Samuel Lafone, y este al aceptarla declaró haber hecho la compra en sociedad con Sir George Sartonius Kingth en iguales partes.

Lo que anoto.

Ximeno».

En 1858 Samuel Lafone fue citado a juicio de conciliación para ponérsele demanda en forma y ante juez competente, por la isla, ya que perteneciendo al Estado, y de cuyo dominio no había salido jamás, aquél pretendía apropiársela en virtud de una escritura otorgada bajo el imperio de una situación excepcional, y por la insignificante suma de mil quinientos pesos; que era patente la nulidad de dicho título, ora por la inca-

pacidad del otorgante para enajenar los bienes raíces de la Nación, ora por la omisión de todas las formas establecidas por derecho para tales casos.

Habiéndose pasado ocho meses sin que el demandante contestara a la citación que acaba de verse, fue acusado de rebeldía y se pidió al juzgado se sirviese ordenar le sacaran los autos en el estado que tuvieren.

Tres años antes de reivindicarse Gorriti a la sucesión Lafone, su socio Georges Sartonius, le dirigió al coronel Latorre, entonces gobernador provisorio, un extenso informe, solicitándole sus buenos oficios respecto a este asunto, y explicando las causas que lo indujeron a asociarse con aquél.

Y entre otras muchas cosas dijo: que después de haber reflexionado sobre las ventajas y la futura importancia de Gorriti, había sido él quien el año 1843 le sugiriese a Samuel Lafone, comprarla entre los dos.

Que si las circunstancias políticas no le habían permitido realizar sus planes durante su vida, les dejaba los derechos a sus hijos.

Para terminar, agregaba: «Ahora, Coronel, dejo a vuestros sentimientos como entre soldado y marino, guiados ambos por honorables y elevados móviles, la manera de cómo arreglar esta cuestión, segun su justo, propio y buen mérito.

Almirante de la flota Naval Británica»

Seguramente, Latorre, no habiéndose preocupado del asunto, en cuanto subió a la presidencia de la República el Dr. Francisco A. Vidal hizo de modo que Gorriti fuera reivindicada.

El pleito pendiente entre el Fisco y la sucesión Lafone fue muy largo, tanto que después de 22 años, la isla recién pudo ser propiedad del Estado.

Los dos fundamentos de cosa pública y no fiscal, eran discutibles en la época en que el litigio se iniciara, dada la misma legislación que regía, y principalmente las disposiciones especiales que habían sido dictadas con motivo de las necesidades de la guerra.

De ahí, sin duda, el año 1861 el pleito quedó paralizado por falta de gestión del actor.

En 1877, John Munro y G. Lafone Quevedo pidieron permiso para practicar trabajos de mensura en la isla y agregando los planos de las construcciones que se proponían efectuar allí.

Para terminar de una vez, las Cámaras sancionaron el siguiente proyecto de ley, para la expropiación a Lafone:

«Art. 1) Autorizase al P. E. para reivindicar por medios pecuniarios (1.000 £ a cada uno de los condueños) y a la mayor brevedad, el dominio absoluto de la Nación, sobre las islas de Gorriti y San Gabriel.

Montevideo, Febrero 19 de 1880.

Francisco Bauzá».

Y por lo tanto se mandó tener por resolución que...

«debe darse por terminado el asunto, mandando archivar el expediente...

Marzo 13 de 1880.

Alfredo Vázquez Acevedo».

Intrusos en Gorriti

El 20 de Enero de 1829, el Consejo de Maldonado participaba al Ministro de Gobierno y Relaciones Exteriores, que después de fondear en el puerto, la fragata «Aventure», de S. M. B., había tomado en seguida posesión de la Isla de Gorriti, plantando en ella tiendas de campaña y reparando edificios para ocuparlos. Estas eran las ruinas que dejaron las tropas brasileñas cuando evacuaron la isla.

El Consejo, al tener conocimiento de tal actitud, resolvió considerarla como un ataque a nuestra soberanía.

Sin embargo, deseando evitar diferencias, le recomendó al vecino Francisco Aguilar, le hiciese entender al comandante de la fraragata que perteneciendo la isla al Estado Oriental, no podía ser ocupada, sin especial permiso de las autoridades.

Para que no volviesen a suceder casos semejantes, el Consejo juzgaba muy necesario el establecer en ella un pequeño destacamento, a fin de que el pabellón del Estado, al ser enarbolado impusiera a los extranjeros que arribasen.

Si así pensaban, era porque muy en breve se hallaría en él el Navío «Ganges», de S. M. B., y que tal vez iba a hacer de la isla el mismo uso que la fragata «Aventure». Por consiguiente, debiendo permanecer dos o tres meses, segun anuncios positivos, quizá al retirarse, no era de extrañar la sustituyese otra de la misma nación, y podría ser ocupada

alternativamente, si no se oponía a ello un destacamento militar.

El comandante respondía informando que el motivo de aquella ocupación era con el deseo de poder hacer observaciones astronómicas, a las cuales diera principio con su visita anterior a ese puerto, en Octubre del año 1826, y que no pudo proseguir por hallarse la isla ocupada por las tropas brasileñas.

La vivienda elegida consistía en un observatorio construido con tablas, y dos carpas para evitar la intemperie.

Que al oficial portador del oficio, se le había hecho ver eso mismo y lamentaba lo ocurrido por no dar previo aviso a la autoridad, lo cual era debido a que anteriormente, también levantara carpas, sin que nadie le preguntase su objeto.

La fragata «Aventure», al haliarse empleada en un viaje de descubrimientos, el objeto de su visita era para facilitar algunas observaciones: astronómicas en la isla, tomar algunos víveres, refrescar su tripulación y comunicarse con la ciudad de Maldonado.

Por lo tanto, pedía «que si existía algún motivo que impidiese seguir sus estudios, inmediatamente se reembarcaría con los instrumentos... y firmaba: Felipe King.

Al tener el visto bueno del gobierno, el Consejo le responde, que siendo su permanencia allí por el corto tiempo expresado y deseando que la comisión científica que le estaba encomendada no sufriera más interrupción, podía continuar hasta nueva orden.

En Mayo de 1833, el comandante del barco de guerra «Beagle» de S. M. B. había solicitado permiso del jefe político de Maldonado para desembarcar en la Isla Gorriti, Comestibles, jarcias, botes y poder refaccionar la escuna «Unicorn».

Se accede a su propuesta y en consecuencia el comandante pasaba a ocuparla. Pero vino a suceder que cerca de cinco meses después, entrando de arribada al puerto dos buques procedentes de Génova, cuyos capitanes antes que se pasase la visita de sanidad, se dirigieron a la isla, porque dijeron haber visto a su entrada enarbolada en ella el pabellón británico; y también ratificaba aquella indicación, el capitán del bergantín francés «Fhaeton», quien aseguró haberlo visto en ese mismo día.

Este incidente dió mérito para que se pidiesen explicaciones sobre el motivo de haberlo enarbolado en un punto de la República.

A lo que contestaron ser un error de concepto, pues no era así, sino una señal de inteligencia con el ciudadano Francisco Aguilar, residente en Maldonado y eucargado de proveer de víveres a la gente de la isla.

No obstante, los capitanes de los tres buques expresados se ratificaron en sus afirmaciones.

En tanto el jefe del «Beagle» ya había hecho de firme una casa de madera, en donde habitaba, y refaccionado algunos edificios antiguos que estaban sirviendo de alojamiento para los demás oficiales, tripulación, tropa y marinería.

Entre ellos estaba el joven naturalista Darwin, que mas tarde tuvo fama mundial.

En su breve estada en la isla hizo observaciones meteoroógicas, pero en su obra o en las publicaciones de otros autores contemporaneos, no existen datos a este respecto. (Tal expresaba «El Universal», de Montevideo, el año 1833).

Y en verdad que aquél, al detallar tan sucintamente cuantos pormenores se le presentaban, no hiciese referencia a tan importantes estudios.

Habiéndose pasado varios meses del período para refaccionar la escuna «Unicom» y hallándose terminado este trabajo, se le dió aviso de desalojo.

Esto acontecía durante la presidencia deí general Fructuoso Rivera.

Otro caso algo semejante, casi se vuelve a repetir después de transcurridos 27 años, siendo presidente Prudencio P. Berro; pero ello quedó en seguida solucionado.

Plantaciones en Gorriti

Durante la intendencia de Manuel Gorlero en 1909, Agustín Dó hizo en la isla, la plantación de 1.500 árboles, y en 1914 y 1915, la misma administración 4.000 pinos y 1.500 estacas de tamarix.

Los primeros fueron distribuidos en cinco lugares distinos, a fin de probar la fuerza de los vientos y las condiciones del terreno. Los segundos formando un ángulo que ocupaba una extensión de cuatro hectáreas.

En ese año se iba a armar una cómoda casilla para habitación de los dos peones gratuitos y permanentes que tenía allí la intendencia.

En 1992, bajo la dirección del agrónomo Sr. Gustavo, se hicieron nuevas plantaciones; y en 1928, el coronel Vázquez Ledesma siguió plantando en las tres cuartas partes de la misma isla.

Más tarde se llevaron a cabo importantes mejoras.

La Comisión Natural de Turismo, proyecta construir en la Isla un cómodo parador, que sería utilizado durante la estación veraniega por los turistas aficionados a la pesca.

No hace mucho, en una revista, hemos visto publicada una foto de cierta parte de la isla, con un camouflaje modernista, pero que no condice con la realidad; pues en ella debió perdurar el mismo aspecto, tal como la conoció Solís y los primeros navegantes. La Isla de las Palmas.

Naturalmente que para conseguir ese fin, se necesitará transcurrir un centenar de años, y empezando a plantarlas desde ahora.

Deberíase poner al descubierto las primeras baterías que Ceballos hizo construir en 1762, y así progresivamente todas las demás.

Extraer de la costa los cuatro cañones que aparecen durante las mareas bajas. Indicar el emplazamiento de las cachimbas. El del gran cuartel destinado a la guarnición. El Hospital de la Misericordia y el Cementerio de los Ingleses. Además, poner también en descubierto los cimientos del gran edificio de la Compañía Marítima y sus anexos, tal como publicamos.

Cementerio en Gorriti

Cuando Arpide en 1673 fue a reconocer la isla, encontró una cruz con un letrero en lengua holandesa, lo cual traducido al castellano, decía: «aquí está enterrado henrrique bartholomé de Vesteruschi malogrado en tres de Octubre año de mil y seiscientos y setenta»; y junto a la cruz había otra pequeña con un Santo Cristo de plomo.

Según De María existían además, «lápidas, y algunas tenian inscripciones en inglés; en el mismo sitio que sirviera de cementerio de la guarnición, cuando en 1806 se asaltara a Maldonado».

Fueron sepultados también: W. R. Johnston, del bnque inglés «Doris» en 1806. T. H. Reynolds de otro barco inglés, el «Narcisus», en 1867. Un niarinero de la corbeta italiana «Caracciolo», en 1872.

Frente a la Laguna del Diario encontraron un cadáver a flor de la arena en 1874, que por su traje era el de un marino inglés.

La circunstancia de tener una cruz tosca enterrada en su cabecera indicaba que había fallecido a bordo de alguna embarcación y bajado a la costa para ser sepultado. Las autoridades locales lo llevaron a la isla para volverle a enterrar.

C. Mills, inglés, sastre de profesión, que habiendo muerto en Mal-

donado en 1875, le fue negada por la curia la inhumación en el cementerio de la localidad, por no profesar la religión católica.

Había una cruz de hierro con la inscripción siguiente: N. Cumeriano, falleció el 12 de Agosto de 1881.

Un marinero del buque norteamericano «Lancaster», en 1886.

Wm. Ardeson, inglés, en 1887. Olaf Johnson, John Worth, Cox Wain y otro marinero del buque norteamericano «Pensacola» en 1890.

Patricio Nooman, irlandés y del barco de la misma nacionalidad, el «Essex».

El 31 de Julio de ese año, sobrevino un conflicto surgido a causa de haber dado la Municipalidad de Maldonado, su asentimiento para que se enterrara en aquella isla, el cadáver del súbdito norteamericano que acabamos de nombrar.

Por tal motivo el Ministro de Relaciones Exteriores, Manuel Herrero y Espinosa, le dirigía al de Gobierno, la nota siguiente:

«Señor Ministro. Tengo el honor de adjuntar a V. E. copias de las dos notas del señor ministro norteamericano y de este al cónsul de esa nación referente a la compra de un terreno en la Isla de Gorriti, para enterrar los cadáveres de los marinos norteamericanos. Por la contestación de este Ministerio verá Ud. que el gobierno no solo se niega a lo soilcitado por la Legación Americana, sino que dispone que el Ministerio al digno cargo de V. E. ordena a la Junta Económico Admva. de Maldonado la traslación de los restós de aquellos marinos al cementerio de la localidad, en cuyo paraje puede donarse o venderse el terreno necesario al objeto, bien entendido que el contrato deberá sujetarse en un todo a las disposiciones del derecho civil, con absoluta prescindencia de cualquier fundamento del derecho internacional».

Así se cumplió, dándose el improrrogable plazo de noventa días para proceder a la exhumación de los cadáveres, su traslado al cementerio, y los restos que quedasen abandonados, fueran conducidos y depositados en el osario general.

La J. E. A., respondiendo a esta energica nota del ministro Bauzá, expresaba que habia sido mal informado, pues al haberse inhumado a uno de los marinos de la escuadra norteamericana, esta únicamente solicitó se le permitiese construir un enverjado de hierro de 25 pies de ancho por 58 de largo; con el objeto de resguardar las sepulturas del último citado y demás súbditos.

Una vez concedido el permiso, fue establecido en términos muy expresos que ello no importaba otorgar a la expresada escuadra, ningún derecho sobre la posesión ni dominio al terreno que cercase.

Que todo ello, no era más que una consecuencia de lo que estaba

sucediendo, puesto que desde tiempo muy antiguó, se toleraba; y si no debió concederse la construcción del enverjado en las condiciones expresadas, no podía menos de ser más irregular y grave, el hecho de que se le diese sepultura a los fallecidos de las tripulaciones de los buques de guerra de estación en el puerto, lo que acaecía con mucha frecuencia.

Que era de pública notoriedad en el año 1866, la existencia en la isla de Gorriti, de una pared de piedras sueltas que encerraba un espacio de terreno como de veinticinco varas cuadradas, al que se había dado en llamar siempre el «Cementerio de los ingleses

Y encontrabanse también en él otros muchos vestigios de sepulturas. Que la Junta no había autorizado los enterramientos de que se había hecho mención, y además podía afirmar, que en muchos de los casos relacionados, tampoco habían sido llenadas las formalidades legales en el registro civil.

El acto de dar sepultura a los cadáveres de los marineros de los buques «Lancaster», «Pensacola» y «Essex», según era de pública notoriedad, habían tenido lugar con todas las formalidades militares, bajando a tierra fuerzas armadas para hacer las descargas de ordenanza.

Todos estos hechos, por haber sido publicados, debieron ser conocidos por quien correspondía.

En fin, la municipalidad declaraba estar de completo acuerdo en que no debía. tolerarse a las tripulaciones de los buques de guerra de estación allí, de sepultar en la isla sus cadáveres, y sí en el cementerio de la ciudad.

Antes de cumplirse los tres meses de plazo, la corbeta de guerra «Essex», demoraba lo necesano para llevarse los restos de un marinero, con destino a su país.

Y otra corbeta, «Yantic», ambas norteamericanas, los condujo en cambio a la necrópolis de Maldonado. El buque de guerra «Sebastián Veniero», italiano, vino también para retirar los de unos de sus súbditos y depositarlos allí.

A propósito de este antiguo cementerio, en Junio 19 de 1828 se presentó el presupuesto para su construcción de 50 varas cuadradas, en la suma de 1.189 Ps.

Recién el 22 de Octubre de 1835 fué bendecido.

Hallábase a poca distancia de la Torre del Vigía del lado Oeste del camino que conduce hoy a Las Delicias», y demolido el año 1898.

Como se tuviera la ocurrencia de instalarlo próximo a la costa y a los médanos, las arenas concluyeron por invadirlo y saltando el cercado cubrían las tumbas. Así se vieron obligados a construir otro, (el tercero)

de gran extensión, pero bacia el lado noroeste de la ciudad.

Puede verse en él un panteón donde figuran algunas lápidas y grandes cruces de mármol, con los nombres de varios marinos y cuyos restos procedían de la isla.

Ahora bien; eran aquellos tiempos en que a los tripulantes de los buques de guerra extranjeros surtos en la bahía de Maldonado, solicitando el permiso de la Capitanía, se les permitía desembarcar en la Isla de Gorriti, entregarse libremente a la caza de conejos donde abundaban, y además hacer ejercicios de fuego.

Cuenta H. Martínez Montero en su libro: «11 meses en el Este», que: «al fenecer el Siglo XIX, la cañonera británica «Ready», practicaba ejercicios de bala y bomba sobre la isla y sus baterías, desde las 9 de la mañana hasta la 1 de la tarde».

En Setiembre de 1894 estuvo la escuadra argentina así, durante 15 días.

En verdad, que si nadie protestaba ante la destrucción de las ruinas de la época colonial, tomándolas por blancos, en cambio la bajada de aquéllos a tierra firme -según referencias de los comerciantes, sobre todo los de bebidas- les era muy beneficiosa; y también a la paisanada que les alquilaba caballos provistos con sus aperos.

De ahí que de continuo veíanse llegar caravanas de marineros, mismo hasta San Carlos, tambaleándose sobre sus maltrechas cabalgaduras y siempre a galope tendido, como unos desorbitados.

El 23 de Agosto de 1895, recién se dictó una resolución, prohibiendo a los buques de guerra de cualquier nacionalidad, hacer ejercicios de fuego dentro de aguas jurisdiccionales.

Bichos Colorados

Los bichos colorados eran otra especialidad de la Isla de Gorriti.

Cuando sus visitantes solían ir a recorrerla, no se esperaban las contrariedades que irían a experimentar debido a tales parásitos.

Estos, llamados: Leptus autumnalis, es un pequeño arácnido, que no es visible sino con la ayuda de una buena lupa. Generalmente su color es de un rojo ladrillo oscuro y de ahí su nombre.

Habita sobre los tallos de las gramíneas, bajo los montones de hojas secas, etc., etc.; donde espera el momento de treparse a los animales domésticos y a la gente. Se sube por las piernas, insinúase en la

piel, en la raíz del vello, causando comezones insoportables; y si el atacado llega a rascarse, se intensifica su malestar.

Como se encontrara casi toda la superficie de la isla invadida por una variedad de acelgas silvestres -tal vez provenientes de las cultivadas allí en época anterior- era en ellas donde se albergaban.

Hoy, aunque la isla está poblada y con caminos, debe suceder lo mismo, pues también en Punta del Este, especialmente en el mes de Enero, todo el que camine sobre el césped o se ponga en contacto con el ramaje de los tamarix, tiene para entretenerse unos cuantos días.

Con razón ya en esta última localidad pueden verse algunos affiches con avisos, recomendando un antídoto especial.

Por experiencia propia, nos parecería que los bichos colorados de las costas del mar, fueran más pruriginosos que los de tierra adentro.

«Cuando una persona va caminando sobre las hierbas no se escapa sin algunos pero de ellos no se apercibe sino al día siguiente,- cuando los insectos se introducen bajo la piel, produciendo una molesta picazón». Así contaba un viajero.

Isla de Lobos

La isla, según Elías L. Devincenzi, tiene: «Su centro en 30.1.18» de latitud y se encuentra tendida de N. a S., teniendo una extensión de 1207 metros de largo por 816 de ancho (Fig. 74).

De su extremidad S. E. se destacan unos pedruscos a 408metros de distancia, que forman un arrecife de 816 metros de longitud, tendido del E. al O., y del que asoman varios peñascos.

Está por la parte oriental, y deja un canal de 612 metros de amplitud con fondo mínimo de cinco metros de conchuela.

La isla dista ocho kilómetros y medio de Punta del Este. Es árida, escabrosa y tiene 26 metros de altura, pudiendo descubrirse desde 12 a 15 millas de distancia.

Existen varios manantiales de agua potable, pasto, tunas calagualas y cañaverales, destilando de la techumbre de de sus grutas agua permanente». Solamente en el centro hay tierra vegetal muy fértil.

Las rocas presentan una particularidad, la de ser en su mayoría redondeadas y aplanadas.

Para poder desembarcar es necesario que no soplen los vientos del E. o del O., pues los escollos que rodean la orilla dificultan el acercamiento a ella, excepto en una reducida playa al N. donde pueden atracar barcos de poco calado. A esta isla le dieron al principio, varios nombres.

Solís en su travesía en 1512 la denominó «Isla de San Sebastián de Cádiz». Desde 1526 ya se le conocía por el de la «Isla de los Pargos», y en 1573 por el «De las Corbinas».

Martín Barco de Centenera, al llegar al Río de la Plata, dijo en su

canto II:

Passadas estas islas de Castillos,
Adelante están dos algo mayores,
De los lobos se dicen, que lobillos
Como bezerros ay poco menores...

El P. Guevara también sabía que la llamaban de los lobos y se encontró con «manadas de ciento, doscientos y trescientos».

En el relato de su viaje, el buque holandés «Mundo de Plata», refiere que el 17 de Junio de 1599 continuaron su ruta.

El 21 anclaron hacia la tarde a más de dos leguas de distancia de la costa y pudieron avistar desde la copa, la Isla de Lobos, que se hallaba a cuatro leguas por el S. O.

El 22 de mañana, emprendieron la marcha y después de navegar, otras cuatro más, tuvieron que parar nuevamente por la calma, sobrre 15 brazas de buen fondo, a media legua del cabo de Santa María (Punta del Este) y a una de la referida isla.

Al hallarse anclados en este punto, oyeron un gran barullo.

Fueron pues, en canoa a reconocer la causa, por si se encontraba allí alguna gente, pero al acerearse, vieron gran cantidad de focas que se precipitaron sobre ellos con furia, como leoes mugidores. Y también se erguían en sus dos patas traseras como osos.

El Padre Lozano en 1717 daba cuenta que «a la vista de Maldonado, más hacia el mar queda la isla de lobos... totalmente despoblada sino de multitud de lobos marinos que le dieron el nombre, porque se vieron discurrir manadas numerosas por su playa».

Diego de Alvear en su Diario consigna, que «La Isla de Lobos, llamada así por la copia de ellos de que suele estar cubierta, demora al Sud 48º Este, distante seis millas del nuevo cabo de Santa María. (Punta del Este).

Por el canal que forma con la costa de 15 brazas de fondo, pueden entrar los navios francamente.

Esta derrota tuvieron que abandonarla los españoles y seguir por la del canal del Sur, para evitar que los cruceros ingleses, que en tiempo de la guerra se habían establecido sobre el cabo de Santa María (Punta del Este) Lobos y Maldonado, apresando casi todos los buques que entraban y salían del río por la costa del Norte.

El abad Pernetty, el Padre Cattáneo, Torres y otros hacen la misma observación referente a la lobada.

Posteriormente, cuando Darwin llega el tiempo se descompone y



Fig. 74 Isla de Lobos

siendo una noche muy oscura, fueron rodeados por gran cantidad de focas y de pingüinos que hacían un ruido tan extraño, que el oficial de guardia creyó que provenia de los balidos del ganado vacuno de la costa.



Siempre con la buena intención de beneficiar a Maldonado, se dictaron varios proyectos de decretos consecutivos, en diferentes períodos, pero los interesados del pingüe negocio de la matanza de focas, se arreglaban de modo que algunos de aquéllos no llegaran a sancionarse y otros burlaran la ley.

El primero, de fecha 22 de Julio de 1854, expresaba «Siempre que desde el 1º de Enero de 1855, estén disponibles los productos de la Isla de Lobos y sus adyacentes, se destinarán $ 5.000 anuales para la continuación y conclusión del templo de la ciudad.

La misma cantidad quedará afectada a las mejoras públicas de dicho departamento».

Esta ley fue sancionada, mas, se hizo de modo que los productos no lo estuviesen.

En esta fecha tenían el privilegio Mamuel y Alejandro Lafone, hasta 1865 y con opción a un año más.

El segundo proyecto, del 14 de Julio de 1857, era más amplio que el anterior y decía: «Los cueros de lobo que se beneficien en la república pagarán a su exportación dos reales cada uno.

Cada arroba de aceite, cuatro centésimos y el producto que resultare de ese impuesto se entregará a la J. E. A. de Maldonado para conclusión de su templo». -

El tercero, del 28 de Junio de 1858: «El producto del impuesto sobre cueros y aceite de lobo creado por la ley de 14 de Julio de 1857, será aplicado por mitad a la terminación del templo de Maldonado, y a la construcción de un templo en Rocha, hasta tanto que se integre la suma de diez mil pesos que se destinan a la obra del último

El cuarto, del 15 de Julio de 1862: «De los fondos recaudados y a recaudar del impuesto sobre cueros y aceite de lobos, creado por la ley de 14 de Julio de 1857, se destinarán a la reconstrucción y mejora en los edificios para cárceles, escuelas y demás oficinas públicas en los pue-

blos, Rocha, San Carlos y Maldonado, diez mil pesos por partes iguales».

La Junta de aquella época disfrutaba desde 1861, los beneficios que alcanzaban ya a $ 8.352,16 c., suma que se hallaba depositada en una casa de crédito. Pero estando en esa época envuelto el país en guerra civil, la autoridad de partamental exigió giros sobre la casa bancaria para atender a los gastos de aquélla, y la municipalidad la perdió sin efectuar ninguna obra, y hasta el año 1879, aun no habia sido reintegrada.

Después de la ley del 54 que adjudicaba el derecho de arrendamiento de las islas de lobos a la precitada Junta, no se dió cumplimiento a ella, porque contratos clandestinos adjudicaron entonces - después en 1865 y luego en 1875 - ese privilegio a particulares, a manera de derechos hereditarios, arrebatando al departamento una renta con la cual hubiera podido dar cima, no sólo a las obras a que aquélla se había destinado, sino también a estar habilitada la municipalidad para atender a los gastos de la administración con recursos propios, sin necesidad de acudir a cada momento al poder central en demanda de fondos para los presupuestos escolares y demás gastos.

La misma J. E. A. se determinó por lo tanto a formular un proyecto de ley, pidiendo que vencido el contrato citado se la facultara para renovar o efectuar la faena por si misma, a partir de ese último año.

Los beneficios se destinarían en su totalidad a la construcción de depósitos de aduana y muelles en el puerto.

Esperaron en vano, porque al general Francisco M. Acosta, que la tenía desde 1866 a 1875, se le prorrogó la concesión por otros diez años más.

El representante por Rocha, Dr. Marcelino Izcua Barbat, en 1888 presenta un proyecto en el que debían destinarse las tres cuartas partes del producto total de la pesca de anfibios, a la construcción de cinco edificios para escuelas públicas en aquel departamento y a la conservación y mejoras de los caminos del mismo.

Se le dice que hallábase afectada la renta, por ley especial, para la iglesia de Maldonado.

Posteriormente se ocuparon varios representantes, de otro proyecto, en que además pidieron la derogación de las leyes de Julio de 1857 y 1º de Julio de 1858, que hemos descrito.

La Comisión de Fomento de la Cámara en seguida volvía a ocuparse de este mismo asunto, apoyando el proyecto presentado por el Dr. Izcua Barbat en la anterior legislatura y pidiendo también la derogación de la de 22 de Julio de 1854 y las dos últimas citadas.

Todo fue inútil, pues nada se pudo conseguir.

Se volvió a insistir solicitando que una vez terminado el contrato de arrendamiento celebrado en 8 de Marzo de 1883 por el General Santos a sus amigos, la explotación de todas las islas de lobos quedase durante ocho años a cargo de las Juntas Económico - Administrativas de Maldonado y Rocha.

La respuesta fue adjudicándola a Jacobo Tirelli, quien a su vez cedió sus derechos a Américo Beisso, Leoncio Gandós y Emilio Avegno.

Menos mal, que con fecha 6 de Junio de 1895, la Cámara sancionaba con notable mayoría el proyecto de licitación de pesca de arnfi bios, asignando del producto anual, 70 % al Poder Ejecutivo, 15 % a Maldonado y 15 % a Rocha. Además el impuesto municipal sobre pieles y aceite que se aplicarían a construir caminos y obras públicas.

Cuando en 1929 el gobierno deja la administración por cuenta propia de la faena de focas, se le da en arriendo hasta el año 1937 a Alberto A. Colombo.

Ahora bien, al establecerse el contrato de $ 46.300, la empresa concesional quedaba obligada a pagar un impuesto municipal por cada cuero y otro por cada diez kilogramos de aceite, impuestos que les correspondían por partes iguales a las municipalidades de Maldonado y Rocha.

De los beneficios que obtenía el Estado se repartían: 50 % para ll Asistencia Pública y 25 % para cada una de estas dos últimas ciudades.



Cuando tuvo lugar el contrato de concesión otorgado por el general Santos, sin licitación y por diez años, a sus amigos, Amaro Carve, Máximo Tajes, Manuel Pagola, Honorio P. Fajardo, Ruperto Fernández, Esteban Martínez, Valentín Martínez, Francisco L. Barreto, Salvador Tajes, Joaquín Santos y Joaquín Mascaró, se le censuró duramente. Así lo asevera Américo Pintos Márquez:

«Es fama que todos los concesionarios juntos no pagaron más de $ 10.000 anuales, se enrriquecieron en el negocio.

Confirmarían la videncia popular, los datos que anotamos en seguida tomados de las cuentas que rendía el señor Guillermo Lafone y Quevedo, en su carácter de socio cesionario y administrador de la em-

presa que emanó del contrato obtenido por Don Amaro Carve.

Según ellos, la explitación de las islas en los años 1880 a 1893, produjo como resultado líquido $ 428.736.98 c. o sean término medio $53,600 anuales mientras el estado solo percibía 7.000 por concepto de arrendamiento y 3 a 4.000 mas que cobraba la Junta de Maldonado, a título de impuesto municipal».

A raíz de esta concesion, se criticaba el sistema en que se hacía aquella faena, por ser el mismo desde el año 1854 y no haber progresado.

Porque a las empresas particulares que tenían a su cargo su explotación, se les importaba un bledo el mejorar esa industria. Lo que les convenía era sacar el mayor producto con tal de obtener una mayor suma y cuerear todo lo que podian mientras durase el arrendamiento.

Al tener que matar a garrotazos a los animales, de tal manera caían chicos y grandes, machos y hembras, y los que escapaban no volvían a aparecer por mucho tiempo, yéndose a otras partes.

Por lo tanto, resultaba que la reproducción disminuía año tras año, y que de 20.000 lobos que se faenahan tan sólo en la isla principal en 1854, transcurridos 34 años apenas aparecieron 15.000 entre todas las islas.

Se aconsejaba el sistema que tenían en el Cabo de Buena Esperanza, donde esta explotación estaba sujeta a ciertos procedimientos que hacían aumentar la producción.

Allí se pescaba de manera tal, que las hembras volvían nuevamente al mar para servir a la reproducción, y lo mismo sucedía con los chicos, los que no se mataban.

De ahí que en ese entonces un periódico fernandino publicara el artículo siguiente: «Haciendo uso de los numerosos datos que tenemos en nuestro poder demostraremos una vez mas que ninguno de los gobiernos que ha tenido el país se ha dado cuenta de la importancia de esas islas, verdaderos tesoros, que pudiendo haber sido percibidos por el estado, han sido explotados por particulares, que sin méritos de ninguna especie y con infracción de disposiciones vigentes, gozaron de esas prebendas formando fortunas galopantes, compuestas de los dineros que debió recibir el tesoro público para emplearlos en puentes, en ferrocarriles, en escuelas, establecimientos de beneficencia y en otras obras de utilidad pública, no tan sólo para el departamento de Maldonado, que tenía principal derecho a ellas, sino también para toda la república».

En el año 1889 Elias Devincenzi, observaba que los arrendatarios de dichas islas hacían salar las pieles y las enviaban a Inglaterra, donde

preparadas de una manera especial,, eran vendidas a subidos precios.

Ninguna de ellas, por pequeña que fuera, era colocada en el mercado de Londres a menos de una libra esterlina y que se les regalaba por menos de noventa centésimos cada una.

Cuando figuraron esos productos nacionales en el pabellón uruguayo en la Exposición de París remitidos por Guillerino Lafone Quevedo, se les adjudicó medalla de oro.

Véase ahora un detalle del resultado que se obtenía de ello.

Según un extenso informe de la J. E. A. de Maldonado en esa época, decía que con datos que se tenían a la vista, el promedio de pieles de lobo extraídas no bajaban de 15.000, que se vendían por empresas que no se daban idea de su valor, a una casa introductora de Montevideo, al precio de una libra esterlina cada una, al barrer, lo que producía un rendimiento anual de $ 70.500.

Que posteriormente se vino a averiguar, que remitidas las pieles a Londres, y clasificadas en vamos grupos, se obtenían en los remates al precio de una a cinco libras por cada piel.

No era pues aventurado suponer que el promedio del precio de venta de cada una fuera de dos libras esterlinas, con el mayor fundamento de que una casa de comercio de Montevideo vendía pieles de la misma especie, curtidas, al precio de $ 20 a $ 35 cada una.

En una remesa que se hizo a Estados Unidos se obtuvo el precio de $ 18 por cada piel, término medio.

Sucedió un caso raro, pues, llegado el año 1930, no había quien pagara ni $ 5. Los cueros finos de la faena anterior, aún estaban depositados en el Instituto de Pesca, sin haberse podido colocar, por ausencia de interesados.

Los cueros ordinarios los compraba en su mayor parte, la Intendencia General del Ejército y la Armada, con los que fabricaba botines y correajes de primer orden.

En cambio, cinco años mas tarde, la faena daba un resultado extraordinario, recordando las épocas lejanas.

A pesar de algunas restricciones, se consigue cazar 10.761 lobos, y al siguiente 14.396.

El año 1923, Alfredo Vigliola, presentó un proyecto de ley y exposición de motivos, relativos a la industrialización de lobos.

Decía en uno de sus párrafos: «Así... surge la iniciativa del señor Director de Avalúos, agrimensor don Agustín Sapello, de dar industrialización a la producción lobera, y con la cooperación técnica del reputado químico señor Florencio Demichen, iniciarse los estudios y ensayos del

caso, y que han dado los más auspiciosos resultados.

Esos estudios se han referido al aprovechamiento del aceite de lobos, con el que se pueden elaborar emulsiones de la fórmula Scott y Marfán; ensayos que han obtenido informes muy favorables de instituciones y médicos, a quienes se sometieron y de los que extractamos los siguientes juicios:

De la carne de lobos que antes se tiraba al mar en una cantidad aproximada a un millón de kilos, el químico Demichen, con fórmulas perfectamente bien estudiadas, ha podido elaborar las siguientes pastas jabonosas, de uso corriente y que tienen valor elevado en plaza:

Jabones medicinales para distintas enfermedades cutáneas. De creolina, desinfectantes, potásico para medicina veterinaria y arboricultúrica, sarnífugos, garrapaticidas, líquidos para hospitales, simples y antisépticos, para toilet, perfumados, de glicerina, líquidos para la caspa y la higiene dentífrica. Glicerina, oleína, estearina, gelatina, colas para la industria, pomadas para metales, betunes para calzados, lustres para muebles, cera para muebles, jabón para obreros mecánicos, ceras para pisos, jabón para utensilios de cocina, velas, pasta para correas, brillantinas para curar heridas, quemaduras, etc., aceite para aviación, lubricantes para vehículos, aceites para máquinas en general, aceites secantes para pinturas, aprovechamiento del marfil, dientes y huesos para hacer botones, peines, boquillas, mangos, pulseras. Aprovechamiento de bigotes y cerdas para cepillos y escobillones. Además, curtiembres de pieles, distintos tipos de badanas, cha roles, etc.».

Los intestinos se utilizan para la fabricación del catgut, como también para cuerdas de violín y guitarra, raquetas de tenis, etc.

Homero Martínez Montero, en su obra antes citada, relata que también «el doctor Alberto Mañé había efectuado y proseguía una serie de estudios para el aprovechamiento terapéutico de ciertos productos del lobo marino».

El Laboratorio Agronómico de Montevideo, habiendo analizado los huesos de lobos, informó que tenían una composición semejante a los de otros animales, con 24 ½ de anhídrido fosfórico, pudiendo prepararse por consiguiente, en forma de harinas, cenizas, superfosfatos, etc., para ser empleados como abono, por su riqueza en fósforo.

Tambien el capitán de corbeta Oscar Tagle, hizo un estudio completo sobre la industria lobera del país, pero ninguno de estos importantes proyectos fueron llevados a la práctica.

Las Focas

Del folleto: «Focas de la República O. del Uruguay», publicado en Granada, por el Dr. José del Peso Blanco, hemos extractado los párrafos que van a continuación:

«Los focas del Uruguay constan de dos especies: el leon (otaria byronia Blainv), y el oso marino (aretocephalus australes, Zimm.) pertenecientes ambos a la familia de los Otarios, que es una de las tres en que se han dividido los Pinípedos.

Al primero llaman «Lobo Peluca», y a la hembra «Baya». El segundo es conocido con los nombres de «Lobo fino» o «de dos pelos».

El tamaño ordinario de los primeros oscila entre 2 metros 20 cms., a 2 m. 50 cms., viéndose alguinos de mayor longitud. Esta es la especie que mas abunda en la isla, y durante el verano ocupan casi toda su orilla, exceptuando la parte Sur. (Fig. 75) El oso marino es de menor

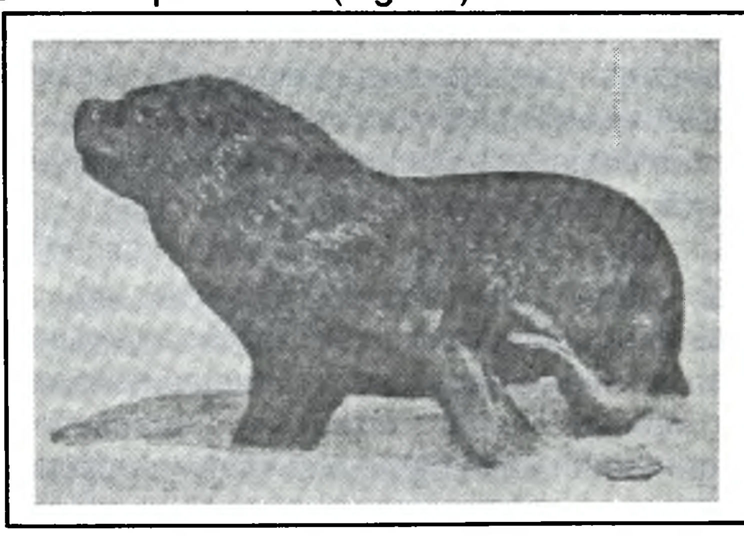


Fig. 75 Lobo peluca

tamaño y volumen. Tienen dos clases de pelo: uno largo, cerdoso, que cubre a otro corto, apretado, de color castaño claro, tan suave al tacto como el terciopelo, y es el que da valor y mérito a estas pieles, pues, preparadas convenientemente, se utilizan para abrigos de gran lujo, siendo preferidas las de los pequeños de dos años.

Son muy huraños, y para salir a tierra, prefieren los lugares menos frecuentados por el hombre, de ahí que abundan más en algunas de las otras islas o islotes solitarios.

En la de Lobos ocupan la parte Sur, por ser la más apartada y a

donde está absolutamente prohibido llegar(fig. 76).

De ahí que más de 50 años viviera allí Manuel Rocha, hombre de color, encargado de la isla, que permitía solamente circular en el pequeño radio ocupado por los pelucas y las bayas, que son de poco valor.

Cuando se va hacia la isla, a medida que la embarcación se aproxima, óyese el mugido de los pelucas vigilantes, que ocupan las la piedras altas de la costa; se les ve levantar la cabeza dirigiendo hacia arriba el hocico y dan la voz de alarma a los que duermen sobre las piedras y la arena. Al punto se despiertan, y levantando sus pesados cuerpos, apoyándose sobre las extremidades anteriores, miran asustados hacia



Fig. 76 La lobada de dos pelos

el sitio donde observan algo extraño y empiezan a dar gritos. A cierta distancia, hacen el efecto como si estuviera cerca algún rebaño de vacas y ovejas, pues el de aquéllos se parece al de los toros, y el de las bayas y pequeños, a balidos de ovejas y corderos.

Varias se arrojan al mar y nadando con el cuello y la cabeza afuera, se dirigen hacia la embarcación y aproximándose hasta poca distancia de ella, la siguen un trecho, se sumergen y aparecen de nuevo.

Tienen un olfato muy fino y oído excelente, sobre todo el primero, ya que dormidos y de lejos notan la llegada del hombre y corriendo se dirigen al mar, siendo indispensable para poder aproximarse a ellos, sin que se aperciban, marchar contra el viento.

La nariz y el oído externo están provistos de músculos, que al contraerse cierran estas aberturas e impiden la entrada del agua cuando

se sumergen en ella.

Una valla de alambre incomunica y separa el faro y vivienda de los nuevos empleados, del resto de la isla, para impedir que la presencia de estos molesten y alejen las focas.

Solo una vez por semana llega un pequeño «cutter», portador de víveres, y aún a veces, cuando reinan los furiosos temporales producidos por los vientos S. y S. E., pasan quince y veinte días sin recibir socorros.

La caza empieza el. 1º de Junio y termina a mediados de Octubre».

(Esta misma reglamentación que establecía el período de la faena, fue propuesta por José Arechavaleta en un album que compuso para la Exposición Continental de Buenos Aires, en 1882, y también el doctor Federico Acosta y Lara, en un estudio publicado en la Revista Universitaria, en 1884. Sólo en el tiempo que Francisco Aguilar tuvo las islas, duraba hasta Setiembre).

"A los hombres dedicados a cazarlos les llaman loberos, son prácticos, valientes y arriesgados. Para no caerse al saltar y correr sobre las piedras, persiguiendo a las focas, usan muchos un calzado especial, hecho a fin de no resbalar - son unos escarpines de lana de oveja criolla, formando un tejido muy grueso que hacen se adhieran a la peña limosa -, y además, aquellos van provistos de un fuerte y grueso palo, con el que se defienden y atacan. Todos están a las ordenes de un capataz.

Esperan la llegada de los fuertes temporales del S. y S.E., en que las focas, huyendo del frío, y castigadas por el fuerte oleaje, buscan descanso en tierra.

Cuando ya han salido muchas y no ven posibilidad en esos días de que el número aumente, se prepara el ataque.

Divididos en dos o más grupos, y guiado cada uno por el lobero más ágil y entendido, a quien llaman «puntero», por ser el que va adelante, se dirigen unos tras otros hacia el sitio señalado por el capataz, marchando despacio y sigilosamente, con el cuerpo encorvado o casi arrastrándose, procurando ocultarse entre los accidentes del terreno para no ser vistos, y yendo siempre en dirección contraria al viento, avanzan hasta que consiguen colocarse entre las focas y el mar.

Hay ocasiones en que ante el temor de inevitable fuga, salen en veloz carrera para cerrar pronto una brecha próxima al mar, sin reparar en el peligro de fácil caída al saltar por resbaladizas piedras o al descender por alguna barranca.

Por demasiadas precauciones que se tomen para dar estas bati-

das, resulta siempre difícil evitar y contener la fuga de muchas, calculándose que en cada una de ellas se escapan las dos terceras partes.

Las restantes, después de inútil resistencia y lo imposible de la retirada, pronto se entregan; acosadas y rodeadas mas de cerca por los hombres, déjanse arrear (Fig. 77) como si fueran ovejas, hacia un corral a propósito que hay en la isla. En él las encierran, permaneciendo dos, o tres, o cuatro días, hasta que aumentando el número por la llegada de otras nuevas, cazadas después, las sacan en grupos de quince o veinte (Fig. 78), y las llevan a otro paraje de la isla, próximo al saladero, donde de un certero y brutal garrotazo dado en la cabeza, quedan fuera de combate. (Fig.79)

En seguida proceden a sacarles la piel, operación que ejecutan con extraordinaria rapidez y maestría. Con objeto de lavarlas, son sumergidas en el mar, de donde después de varias horas las sacan y llevan al saladero.

Los cadáveres los descuartizan y echan en grandes calderas para extraerles la grasa, sirviendo de combustible sus mismos huesos; y los despojos son arrojados al mar".

Elías L. Devincenzi cuenta, que según las observaciones hechas durante la práctica de sesenta años: 1º Que las focas de un pelo empiezan la parición desde el 10 de Enero hasta fin de Febrero; 2º Las de dos pelos desde el 10 de Noviembre hasta fines de Diciembre; 3º No paren sino un lobezno de cada vez, (desde el año 1813 sólo en 1866 se había encontrado una loba con mellizos), y 4º El lobo huye inmediatamente que se apercibe que en el lugar que pisa se ha muerto uno de su especie.

Es por esta razón que al parar un rodeo para conducirlo al lugar donde debe beneficiarse, los loberos no pueden matar a ninguna foca, (prefiriendo que se escabulla, so pena de tener que cargar con ella hasta el lugar de la faena en castigo de su culpa).

Los lobos que se escapan - y son innumerables -, no lo consignen sin llevar muchos golpes sobre las piedras desde donde se arrojan o despeñan, después de haber sido pisoteados por la lobada, lo que importa decir, que se arrojan al agua magullados.

Como la preñez en el mes de Octubre está muy adelantada, resulta que la loba malpare, y por esta razón merma la especie.

Por el contrario, en el mes de Setiembre no hay este peligro, está liviana y los golpes no le perjudican.

Oscar Tagle hacía observar que «es de creencia general que los lobos finos son más insociables y, por lo tanto buscan las partes solitarias; pero es un error, y sólo se debe a que entre estos animales, como



Fig. 77 Arreandolas para el Corral

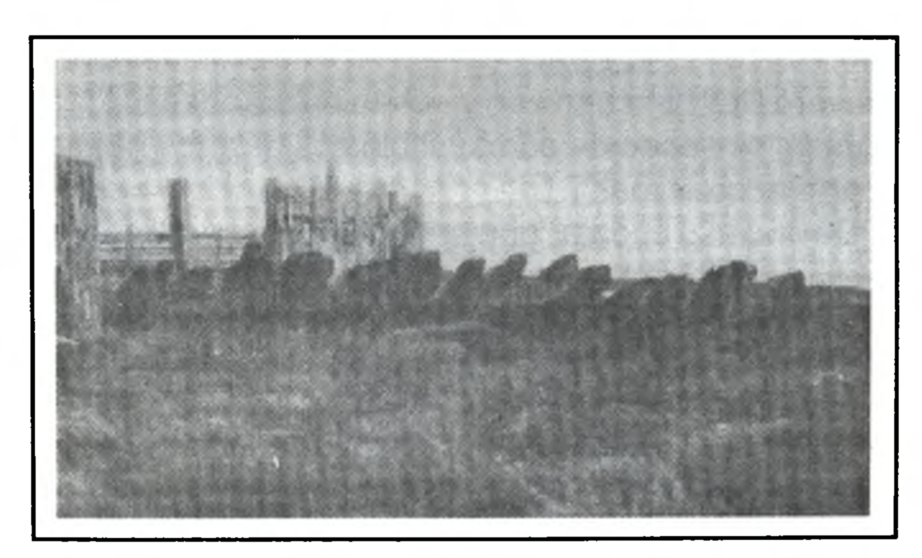


Fig. 78 Conduciéndolas al matadero



Fig. 76 La Matanza

rias; pero es un error, y sólo se debe a que entre estos animales, como en todas las demás especies, prima el derecho del fuerte, y está representado en este caso, por la clase ordinaria, la cual elige la parte Norte por la mayor abundancia de peces que en él se encuentran».

Faena de Lobos

La primer matanza que se menciona, fue cuando muerto Solís, sus compañeros trataron de regresar a España, y al salir del río, «siguieron aguas abajo hasta detenerse en la proximidad de las Islas de Lobos, que dejaban ya desciubiertas a la ida, donde lograra cazar 66 de estos anfibios, cuyas pieles embarcaron para llevarlas a España, y cuya carne hecha tasajo, debía servirles de provisiones para el viaje».

Exactamente lo mismo pasó con la expedición de Gaboto, algunos años más tarde. «Se acordó, por la gran necesidad de hambre que la gente padecía, quel contador Montoya, con obra de treinta personas y dos bergantines, fuese a la dicha isla de lobos a facer carne para la gente del armada»... (350)

En 1578 la tripulación del barco de Drake «mató diversas focas que salían a las rocas en gran abundancia. Son buena carne y era para nosotros una comida aceptable por el instante ysatisfactorio suplemento de provisión para el futuro».

Los holandeses, al llegar a la isla el año 1599, se asustaron al verse acosados por la lobada, pero recobrando valor; tiraron tranquilamente en el montón, de suerte que cayeron muertos cuatro o cinco. Viendo que los demás se ponían en fuga, corrieron detrás de ellos hiriéndolos a diestra y siniestra con sus sables y espadas. Así, que al voltear a varios, flevāronse al buque nueve de los más pequeños, que luego se los comieron.

Mataron también algunos otros pero eran del tamaño de un cerdo grande (Peluca).

El Padre Cattáneo, en su viaje, relata que «al pasar alguna nave iban en tropel a su encuentro y muchos de ellos se aferraban con las garras en ella.

Después, alzando la cabeza, miraban a la gente, rechinando los dientes como los monos y sumerjianse de nuevo en el agua... hasta retirarse a la isla o a las costas vecinas, donde los paisanos los cazaban por la piel que tenía muchos usos y un pelo bellísimo...».

(350) Toribio Medina. Juan Díaz de Solis Santiago de Chile, 1897 pag. 289
(351) Hispano V. Pérez Fontana. Informe de la Industria Lobera Montevideo 1943 pag. 9

do se fundó a Maldonado.

De ahí, que poco después, en 1759 se pidiera desde Montevideo «determinada cantidad de aceite de lobo... de la Isla del mismo nombre, para pintar las puertas de la ciudad».(351).

Manuel Esteban de Alsina, del comercio de San Sebastián, al año siguiente, tal vez por haber tenido conocimiento de la abundancia de ellas, tuvo la «pretensión, de que se le conceda la pesca de lobos marinos en las Islas llamadas de Lobos y flores.

En 1774, la Marina de Montevideo, necesitando aceite y grasa de lobo para sus maquinarias, por intermedio del Capitán General, pide que traten de acopiar por cuenta del Rey y con brevedad, diez barriles. Pero resulta que los vecinos únicamente pudieron hacerse de seis de ellos, los que en seguida fueron transportados por carreta a su destino.

En cuanto a los restantes, quedaron de despacharlos con aviso a su costo. (352)

Oyarvide, en su diario, asegura que desde 1782 se habían empezado las matanzas de esos anfibios, llevándose a vender anualmente 2.000 pieles a Montevideo, a 1 31/2 reales, y de 4 a 6 pesos cada barril de aceite.

Con ello continuábase la explotación por cuenta del Estado.

Creado el Cabildo de la ciudad de Maldonado, en Abril de 1786, se dirige al Rey, solicitando «el usufructo de la pesca de lobos marinos, a objeto de obtener un terreno para propios, con sus beneficios. En virtud de hallarse vacante y haber sido usufructuado por el recindario, desde la época de su fundación». (353)

En la misma nota se declaraba que siendo esta renta municipal, debería respetarse su tradición, pasándola al Cabildo de Maldonado y no a Rentas Generales.

Recibieron respuesta, pero referente a este punto no se hacía mención alguna. En cambio se preguntaba cual otro impuesto podría ser aplicado a la población para solventar la compra.

Y volvieron a declarar que se hallaban sin casa, ni cárcel, viéndose precisados a mendigar el favor de los comandantes militares para atender el importe de los alquileres de la casa, gastos de escritorio y todo lo demás, por no molestar al vecindario, tal como se había practicado hasta entonces.

Además, que el maestro de primeras letras se sostenía casi a expensas del Ministro de Real Hacienda y del cura vicario; que existían

(352) Archivo General de la Nación. Montevideo. Caja 37 carp. 9 doc.66
(353) Ibd. Libro 269, pág. 176.

pensas del Ministro de Real Hacienda y del cura vicario; que existían varios vecinos enfermos, sumamente pobres, que por no haber hospital, se hallaban desamparados y también la iglesia sufría fatales calamidades, por su edificio de ninguna existencia.

Por lo tanto, reiteraban su instancia, visto que se aproximaba la estación oportuna para la referida pesca y era necesario disponer de tiempo para aprontarse en hacer los preparativos. (354)

No siendo atendidos los cabildantes en sus justas reclamaciones, en Setiembre 18 de 1788 optan por dirigirse esta vez al marqués de Loreto, con intención de adelantarse, pues tenían noticia de haberse presentado en ese interín Don Miguel Urrutia, queriendo se le arrendara la faena de cueros de lobos en la isla.

Al continuar la explotacion por cuenta del rey, ambas solicitudes no debieron de ser atendidas, ya que en Marzo del mismo año, Rafael Pérez del Puerto, desde Maldonado le escribe a Sostoa, informándole que iba para Montevideo el capataz de la isla, Bernardo Guerra, en busca de un tacho para la faena, pues el existente no servía. «Por lo tanto, se estimaba comprâse uno adecuado». (355)

Terminado el período de matanza anual, desde Montevideo piden que se manden los cueros pertenecientes a la Real Hacienda, por las carretas del rey y acondicionados, en doscientos cincuenta atados o fardos, y también los 116 barriles de aceite de lobo.

Al recibirlos, con fecha 26 de Marzo de 1789, responden «Cuatro (bultos) están enteramente inútiles y no tienen precio alguno, veinte y ocho por estar alguna cosa mojados, los tasaron a dos y medio reales cada cuero, por esa razón importan los seis mil doscientos noventa y seis, la cantidad de mil nuebe cientos setenta y cinco pesos y seis reales corrientes». (356)

De ese mismo lote, en el primer remate no hubo ofertas, y en el segundo no se acepta la de 1/2 real por cuero, y recien en el mes de Junio, en el tercero, se dieron por las dos terceras partes de la tasación, es decir a $ 1.310 y 4 reales, a pagar en el plazo de un año.

De la venta citada, el virrey se dirige a Miguel de Texada, al año siguiente, participándole que quedaba enterado por su carta, del estado en que se hallaba el remate de la faena anterior, y le previene que luego de cobrado el importe, dispusiera que el Ministerio de Real Hacienda remitiese al de Maldonado los documentos que lo acreditaba.. (.357)

---

(354) Ibid. Libro 269, pág. 186.
(355) Ibid. Caja 163, carp. 8, doc. 94.
(356) Ibid. Libro 269, pág. 176.

No obstante, habiendo transcurrido otro año más, con el deseo de contribuir a sufragar los gastos que demandaba la construcción de la Iglesia Matriz de Montevideo, se establecieron algunos impuestos a la introducción de cueros de los procedentes de Maldonado.

Los cabildantes fernandinos, al saberlo, protestaron enérgicamente, solicitando el cese de tal percepción y que no se dispusiese de las sumas recaudadas.

Los mismos, en este período, al aprovechar la circunstancia del envío de un nuevo informe, terminaban renovando la petición de costumbre y exponiendo sus necesidades para que el subsidio de renta citado se destinara para los y la construcción o fábrica de aquella pobre y primitiva iglesia, mientras no se consiguiera alguna otra propia de los diezmos.

Hacían también constar en que pie hallábase el Cabildo a causa de la pobreza reinante y adjuntaban « una lista de sus gastos ». (358)

Entre tanto se establecía la Compañía Marítima (359) en Punta Ballena, siendo su director don Felipe Cabañas, que la regenteara durante mucho tiempo.

Según Isidoro de María, ésta había enviado a España 17.561 pieles de lobo; 3.605 pipas de grasa de los mismos y de ballena, así como 200 de sus barbas.

Nicolás de Arredondo, un lustro después, deseando cerciorarse a cuanto ascendería un año con otro, el producto de la Isla de Lobos, solicita un informe.

Y al poco tiempo el Cabildo responde: «que según la experiencia, se podía calcular en $ 900, porque después de haberse establecido la Real Compañía Marítima, en Puerto Deseado, y faenar también en aquella isla, debido a la gran cantidad de cueros que extraían, habían hecho rebajar su valor.

De ahí que fuera imposible graduar con mediana certeza su pro-

---

(357) Ibid. Caja 176, carp. 6, doc. 67.

(358)

«Para la fiesta del Sto. Patron	*$80*
Para la de Corpus	*$50*
Para las misas solemnes	*$60*
Para oblea, tinta y papel	*$50*
Para el fiel de fechos que tambien hace de amanuense	*$80*
Para el maestro de primeras letras	*$150*
	$470.»

Ihid. Libro 269. pág. 195.

(359) Véase el artículo aparte.

ducto, y en un ramo tan sujeto a la variedad y contingencia...

Máxime cuando en ese entonces la expresada costa Patagónica estaba produciendo porciones abultadas, tales como no habíanse visto anteriormente». (360)

Estos abundaban también en la Isla de Flores.

Cuando Montevideo se hallaba bajo la dominación inglesa, un suelto publicado en la «Estrella del Sur» (361), relata que «Isaac Griffin, piloto y maestre de la fragata «Lancaster», procedente de Liverpool, junto con varios hombres, salieron en una de las lanchas del barco, en dirección a la citada isla, con el designio de cazar lobos para aprovechar el aceite y los cueros. Bajaron a tierra los segundos, mientras el piloto y un grumete quedaron a bordo, pero habiendo sobrevenido un temporal, hizo zozobrar la embarcación, y se ahogaron los dos.

Al día siguiente, temiéndose alguna desgracia, mandaron un buque, a fin de informarse, y sólo regresó con los demás hombres, quienes dieron la noticia de lo sucedido».

La «Lancaster» estaba estacionada en el puerto desde hacía cuatro meses. Como los cuerpos no aparecieron, el articulista del periódico agregaba ingenuamente: «Sin duda han sido devorados por los lobos marinos, pues estas feroces bestias se juntaron con abundancia alrededor del lugar de aquella fatalidad, y continuaron hasta mucho después con sus rugidos espantosos.

Esta misma creencia de que devorasen a la gente la sustentaba también José Garibaldi: «Antes de llegar la «Mazzini» a las Barrancas de San Gregorio, un espectáculo nuevo para mi fue la aparición de cantidad de lobos marinos, que sin preocuparse de la tempestad, rodeaban al barco por todos lados. Sus oscuras cabezas... y un cierto aspecto amenazante, era asunto poco tranquilizador. Y fue un verdadero caso extraordinario el poder salir de aquel laberinto sin tocarlos».

Habiendo sobrevenido el combate con las fuerzas del gobierno de Montevideo Garibaldi quedaba mal herido, sobre cubierta.

En tales momentos - suponiendo fuera arrojado al agua fue cuando pensó: «Mi cadáver habría hartado algunos lobos marinos o algún yacaré del inmenso Plata».

A principios de 1806, meses antes de tener lugar la invasión inglesa, se le había concedido a José Braña, tan solo las islas de Castillos para cazar lobos marinos.

Una vez terminada la contienda se presenta en este mismo tiempo, pidiendo como gracia especial el poder faena en la isla de ese nom-

(360) Archivo General de la Nación. Montevideo. Libro 269, pág. 193.
(361) «Estrella del Sur». Montevideo. 27 de junio de 1807.

bre, por el término de dos años.

Agregaba, que al no ser perjudicados los reales intereses, por haber cesado la matanza que se hacía allí por cuenta de «Su Majestad, se comprometía a cumplir la precisa corndición de especificarle al cura párroco, todos los gastos que se hiciesen durante la faena y todas las utilidades que de ella se reportarían.

Se obligaba también a entregarle al mismo, la mitad líquida de las ganancias, para que socorriera a las familias indigentes de resultas de la invasión extranjera, y la otra mitadpara él. (362)

Al día siguiente de haber presentado José Braña su solicitud, lo hace también Juan Manuel Fernández (363), vecino de la ciudad de Maldonado, Regidor, Alférez Real y entonces Alcalde ordinario, quien según los testimonios que acompañaba haciendo valer sus cargos y su comportación, en las críticas y tristes circunstancias que le tocó soportar a aquel puérto y población cuando el ataque y toma por los ingleses.

Bajo los sentimientos de humanidad, dada la escasez del real erario, no había reparado en hacer crecidos desembolsos para el sostén y manutención de las tropas, tanto veteranas como provinciales de aquella guarnición; supliéndolas con la suma de tres mil ochocientos pesos; pero en la creencia de que le sería reintegrada.

Asimismo, que había recibido muchos perjuicios con motivo de tener que socorrer a las familias refugiadas en su propiedad, para verse libres de los insultos de la tropa.

Le quitaron como presa de guerra, una lancha surta en el puerto, no obstante los servicios prestados al general inglés con intención de ganarle la voluntad, no tanto por él, sino por el gran número de familias que tenía bajo su custodia.

Que después de marcharse los invasores, les prestó al comandante y al ministro de real hacienda, esa misma embarcación sin interés ninguno, para que pudiesen allegarse hasta la isla de Gorriti a fin de reconocer algunos pertrechos de guerra dejados por los enemigos.

Por consecuencia, solicitaba como gracia, se le concediera en cambio la matanza de lobos por el término de dos años.

Estos pedidos de Braña y de Femández no fueron aceptados, pues el virrey envio un informe comunicando, que el Estado debía continuar explotándola, para poder conseguir algunos beneficios.

Recomendaba, que haciéndose la pesca o faena de cuero y acei-

(362) Escribanía de Gobierno y Hacienda. Montevideo. Nº 129. Año 1811, pág. 1.

(363) Fue uno de los firmantes de la «Exposición de los vecinos de Maldonado al Cabildo de Montevideo» sobre el asalto de la ciudad.

te de lobos por cuenta de la real hacienda, se aplicase la tercera parte de su producto líquido para solventar deudas de la Real Compañía Marítima; y las dos restantes para la obra de la iglesia que allí se estaba construyendo, a cuenta de la parte perteneciente al rey.

De este informe se había dado cuenta con anterioridad en oficio de 8 de Mayo de 1804, y en virtud del cual empezaron la matanza; pero no pudo continuarse a causa del estado de guerra con Inglaterra, y no ser prudente el exponerse a que los faeneros y sus utensilios cayeran en poder del enemigo.

Los arrendatarios de tan codiciada empresa en sus primeros tiempos experimentaron serios contrastes, tales como los que en adelante se verán.

No obstante se dispuso que si cesaban las hostilidades y riesgos que impedían explotar la isla, podría concidersela a cualesquiera de los dos solicitantes nombrados; pero bajo condición que después de deducidos los gastos «se debían dividir las ganancias en tres y media partes.

Una para los concesionarios, otra para la obra de la iglesia, que, era de urgente necesidad en aquel pueblo, y otra para las familias pobres; y la media restante para las atenciones resultivas de dicha Real Compañía». (364)

Ambos peticionantes, Braña y Fernández, determinaron asociarse y presentáronse de nuevo el 5 de Julio de 1808.

Mas, al pretender mayores ganancias y no serles concedidas, 18 días después optaron por firmar el contrato.

Habiendo éstos cumplido el primer año con todas las cláusulas, sucede que antes de ternimarse el segundo y último, (365) y cuando aún se estaba matando, ya en Montevideo v Maldonado se hallaban clavados los avisos para hacer público remate, los días 17, 18 y 19 de Mayo, para el arrendamiento de la isla por el término de tres años.

Pero esta formalidad no se lleva a cabo. Desaparecen los carteles y cuando el público aguardaba la subasta, fue suspendida.

Era que según una resolución del gobernador de Montevideo, Joaquín de Soria, se debía entregar la isla por gracia especial, en beneficio de Antonio de la Fuente. Viana lo reputaba por un ciudadano de singular mérito.

Braña y Fernández protestaron en vano.

De la Fuente, cumpliendo la real orden anteriormente citada de Mayo 8 de 1804 - entrega en el primer plazo a beneficio de la iglesia de

(364) Escribanía de Gobierno y Hacienda. Montevideo. Nº 129. Año 1811, pág. 7.
(365) El resultado de los dos años fue: 10,085 cueros de lobo, $ 5,672'65. 45 pipas de aceite, $ 2,808'25. Gastos $ 2,789. Líquido $ 5,691.

Maldonado, dos partes de los productos; y el segundo también.

Se estaba en este cuando se quiso despojarlo de la conceción, y de ahí que Diego Novoa saliera prometiendo que en cuanto se rematara ofrecería $ 4.000 anuales, arrendándola durante seis años.

A pesar de tales manifestaciones no logra el fin deseado. E 14 de Febrero de 1811, De la Fuente se adelanta explicando que las utilidades que le correspondian eran pequeñas, pues todo lo demás quedaba a beneficio de las Casas Capitulares, construcción de la iglesia y gastos de la extinguida Real Compañía Marítima.

Así que, se había visto obligado a presentarse por tener noticia que se pretendía sacar a pública subasta, antes del tiempo, el asiento de la Isla de Lobos; y que si no lo escuchaban haría una reclamación para ser indemnizado. (366)

No hubo tal necesidad, pues el 8 de Abril, termnado el plazo del arrendamiento, recién entonces se fijaron los avisos para su remate, en San Carlos y Rocha.

En vez, pasados 12 días lo fue en Montevideo, con la condición de ser por tres años y pagaderos cada seis meses.



Se presenta José Gestal ofreciendo tres mil pesos, y su competidor Manuel Bustamante, tres mil Cincuenta; y así se fue pujando hasta que Juan Manuel Fernández ofrece 3.475.

Entonces el rematador - al que se le llamaba pregonero - agrega: «Pues no hay quien pague ni quien dé mas que 8.475 por el beneficio de pieles y grasa de lobos de esta almoneda; a la una: a las dos: a las tres. Que buena, que buena, que buena y verdadera pró le haga al rematador que lo es Don Juan Manuel Fernández, quien enterado del re-mate lo acepta».

No obstante vencidos varios meses, desiste de ello, y el 8 de Diciembre de ese año -1811- se vuelven a poner nuevamente avisos y esta vez con la condición de quedarse con los utensilios que había empleado de la Fuente.

La subasta se repite durante nueve días y en la que Diego Novoa

(366) Escribanía de Gobierno y Hacienda. Montevideo. Nº 129. Año 1811.

ratifica la postura anteriormente propuesta; es decir la de $ 4.000 anuales; pero Gestal habiendo ofrecido 4.010 le quedó.

Según un expediente del Juzgado Letrado de Maldonado de 1813 parecería que ambos se hubieran asociado; pues se trataba de la cobranza de $ 324 de la galleta que Juan Machado le fiara a Novoa «para los operarios de la faena de la Isla de Lobos, el año pasado de 1812».

Este le había prometido « pagarle con el primer dinero que sacara», pero « se ofreció la emigración de los Europeos a la Plaza, por Setiembre de dicho año, entre quienes marchó con su cosecha» de lobos.

Concluído el sitio vuelve aquél, y Machado para cobrarse, tuvo que recurrir a las vías judiciales. (367)

No habíase terminado un aíio de la contrata, cuando Gestal se dirige desde Montevideo, al Capitán General, el 30 de Octubre de 1812, describiéndole los perjuicios experimentados debido a la toma de Maldonado por los patriotas y su abandono por los españoles.

Sucede que sólo fueran beneficiados 6.000 cueros en al faena de la temporada del primer año, la que en vez debió de haber producido el 14 a 15 mil; y de los otros no se sabía aún si se conseguiría recoger 700 salados, pues la gente de la dotación de la lancha, al dispersarse era de suponer que la pérdida de aquellos, fuera total.

Teniendo en la isla gran cantidad de sal, a esa hora la consideraba inservible; más 100 barriles de aceite de lobo y 12 toneladas de grasa en rama, que estaban a la inclemencia.

También permanecían allí abandonados, porción de útiles de todas clases que se los robaría cualquier embarcación de las que solían fondear en sus inmediaciones.

Añadía Gestal que todo o la mayor parte pudo ser transportado de Punta del Este, si cuando la pérdida del navío « San Salvador », ocurrido el 31 de agosto de ese año, el gobierno de Maldonado se hubiera retenido su lancha para atender tan urgentes necesidades.

Poco después, habiendo sido abandonada la ciudad y su puerto, aún en los días siguientes a dicha catástrofe, fueron continuos los perjuicios que en la Punta del Este padecieron sus haberes a causa de la reunión de gentes y de tropas que atrajo el naufragio, sin ser posible evitar el que para las hogueras y demás fogones, en tan rígidos días y a las necesarias corridas, echasen mano indistintamente de los barriles y demás envases que para su faena tenía allí preparados.

El mismo fin tuvo la duelería labrada y pronta para ser utilizada, así

(367) Juzgado L. Departamental de Maldonado. Exp. Nº 147. L M.

eomo se tenía la certeza de la pérdida de 35 pipas de aceite de lobo, enterradas en aquella ponínsula y el temor que corriese igual suerte a su lancha abandonada y varada en la isla de Gorriti.

Con la misma había dado principio a la faena y aprovisionado a sus operarios, pues no existía en toda la bahías más que su embarcación.

No obstante esto, el gobierno local, la utilizaba cada vez que se necesitaba hacer la visita de los buques que arribaban.

Estuvo destinada también a pasar ganado vacuno a lla isla de Goriiti, hasta que el gobierno envió un lanchón, cuyo apresto fue de $ 500.

Aún así y todo, por su pesadez igualmente utilizaron la suya, para hacer el embarque de los equipajes de la oficialidad y gentes que se reunieron en la Puiata del Este, al tiempo de la evacuación de Maldonado y al barqueo de los efectos del rey y particulares.

Por lo tanto, que por los expresados servicios jamás se había recibido la menor gratificación ni premio. (368).

En fin, Gestal terminaba su queja relatando « los muchos otros quebrantos sufridos y la perdida de 4.063 ps. 3 rls.» (369)

Entonces el capitán general hace comparecer el 23 de Noviembre a Felipe Cabañas, que había sido director de la Compañía Marítima de la pesca de lobos y ballenas, quien declara que la matanza en la isla se comanzaba todos los años a primcipios de Mayo para terminar a últimos de Octubre; constándole al declarante haberla dirigido durante mucho tiempo, se tuvo que abandonar la isla mes y medio antes de terminarse la temporada, y en la época precisa de los temporales del equinoccio, que es cuando concurren los lobos machos.

Comparece también Antonio Acosta y Lara, declarando que por no haber más embarcación, se había echado mano de ella.

Así que, considerándose todo bien razonable, en los primeros meses del año siguiente, la Real Caja le entregaba a Gestal, 2.673 pesos como una indemnización. (370)



(368) Escribanía de Gobierno y Hacienda, Montevideo Nº 120. Año 1811, pág. 50.
(369) Véase Apéndice Nº 20.
(370) Escribanía de Gobierno y Hacienda. Montevideo. Nº 129. Año 1811.

Hallándose ocupada la Banda Oriental por los portugueses y habiendo el Gobernador Intendente de la Provincia, solicitado datos sobre el arrendamiento de lobos, Jacinto Figueroa desde la capital, el 19 de Abril de 1817 dábale los informes que van a continnacion.

Estos le fueron facilitados por Juan José Bianqui que se encontraba hallá y había sido ministro de Hacienda de Maldonado; así que aquél pudo evacuar con mejores conocimientos, el informe solicitado.

Es decir, que en Abril de 1816 había sido rematada la matanza por Diego Novoa en la isla principal por el término de tres años, en la cantidad de 3.700 ps. cada uno, pagaderos éstos por semestres y la oligación de favorecer a la iglesia.

Al oblar éste el importe de la primera cuota, de 1. 479 pesos, y al hallarse vencida la segunda, no pudo exigírsele el pago por encontrarse viviendo en país que ocupaban los orientales.

Como no se tenía que hacer reparticiones, Bianqui sugiere la idea de rematarse por otros tres años o ponerla por administración, pero debiendo en ambos casos cuidar el comandante militar de la isla de Gorriti - a falta del ministro de hacienda - la reglamentación de las faenas. (371)

Así se hace, y como se acostumbraba en aquellos tiempos para dar principio a la almoneda, «puesta mesa, sillas y recado de escribir, manda su señoria avivar la voz del pardo Jacinto Ferrón, que hacía oficio de pregonero, quien en las, claras e inteligibles voces dice: Hagan postura al beneficio de pieles y grasa de lobos que se fabrican en la isla de ese nombre, bajo el tiempo y condiciones que están a la vista, y se ha de rematar a las 5 1/4 de la presente tarde, según el reloj que está encima de la mesa, en quien más favor hiciese a la real hacienda, dando finanzas a satisfacción del señor ministro de ella».

Esto se repetía hasta la puesta del sol y no compareciendo nadie a hacer postura, se mandaba suspender.

En uno de esos días, el 20 de Junio de 1817, el pregón después de haber repetido la misma cosa varias veces, llega José Denis Batista y ofrece 3.700 pesos por cada uno de los tres años.

Habiéndose admitido su postura, se estuvo pregonando varias ocasiones, mas como ya fuese la hora señalada y no compareciese otra persona que la mejorase, se ordena que dados los debidos apercibimientos, se le adjudicase el remate.

Como se ha dicho y se verá en adelante, los arrendatarios, ya fuera por una causa o por otra, tuvieron que soportar muchas contrarie-

---

(371) Ibid. año 1817. Nº 13.

dades y quebrantos al ocuparse de esa empresa.

Según lo contratado, Denis Batista al tomar posesión de la isla para operar, se encuentra con la novedad que estaba llena de osamentas.

Otros habían pasado por allí destruyendo la lobada, en términos que hacía inverificable el buen éxito de la matanza y la imposibilidad de poder cumplir con lo pactado.

No obstante tal contraste, hizo los mayores esfuerzos para obtener algún resultado, mas perdió todas sus esperanzas.

De ahí que se presentara haciendo una reclamación y expresando que al hacer el remate era con el concepto que la isla estaba virgen, capaz de poderse lucrar con ella Que en cambio la encontró enteramente destrozada por haber llegado, una fragata, su capitán Mister Chaset y otros pescadores de ballenas.

Adjuntando varios certificados hace constar que apenas labia podido conseguir 1.020 lobos, de los que se sacaron cinco pipas de aceite, cuyo producto no alcanzó ni aún para el jornal de los peones.

Por consecuencia, pedía la exoneración del pago correspondiente al primer tercio, y que el tiempo de su contrata debia empezar a contaras desde la temporada que iba a seguirse.

En apoyo de su tesis hace declarar al capataz de la isla, Francisco Ayola, ante la autoridad en ese entonces, residente en la isla de Gorriti, quien dijo que los lobos estaban tan acosados que era muy dificultoso poder formar un rodeo regular; y por las espantadas no admitían el menor ruido. Que a su llegada, la isla y sus orillas contenían osamentas, y que le parecía de necesidad se dejan descansar a la lobada y no tocarla durante un año para que volviera a producir lo de costumbre.

Ello fue en Noviembre de 1818, pero a esta demanda el Barón de la Laguna en junio 16 del año siguiente responde, «Auto y Vista: decláre-se que no ha lugar a la nulidad del remate, más usando de equidad Sin embargo de la ineficacia de las excepciones alegadas, condónase al reclamante rematador; la tercera parte de las cantidades que debe satisfacer en virtud del contrato».

Denis Batista, habiéndose negado a oblar los 3.700 pesos que representaba la expresada liquidación, se procedió al embargo de «sus sueldos y de todas las existencias y productos de la pesca de lobos», que tenía en su poder o en la isla». (372)

El Exmo. Cabildo de Montevideo resuelve, por haberse terminado la concesión del contrato establecido con aquel, que se vuelva a poner en remate, para que su producto se destinara a beneficio de la Casa de

(372) Ibid. Nº 122 Año 1820.

Expósitos.

El 19 de Marzo de 1820 empezaron a pregonar durante 30 días consecutivos hasta el 17 de Junio, en la puerta del Fuerte, y además en los días 6,7 y 8 del siguiente mes de Julio.

Por fin le fue adjudicada a Francisco Aguilar, por el término de 12 años, quien toma posesión de las islas.

El 28 de Junio de 1822 a su vez el Cabildo de Maldonado, acostumbrado a recibir su gente correspondiente, se dirige al Barón de la Laguna pidiéndole se le conceda algún beneficio.

A esto responde en seguida, expresando que desde esa fecha le quedarían a la Casa Capitular, las islas de Castillos y Flores y que el producto de la de Lobos hacía ya mucho se aplicaba a los gastos del Hospital de Caridad, sin cuyo auxilio no podría sostenerse (373)

Aguilar, poco después, al empezar a experimentar nuevos y grandes perjuicios, presentaba su reclamación al gobierno, quien dirigióse al entonces cónsul Ingles en Montevideo, Tomas Samuel Hood.

Este en su nota de respuesta dice, que hallabase informado que la goleta «»Sisters» y el cutter «Dove», habían sido detenidos para responder a una reclamación hecha, por haber bajado a tierra y faenado lobos en una isla de las costas de esta provincia sin autorización del gobierno.

Añadía, que ellos ignoraban que las islas del lado N. del Cabo de Santa María, estuviese bajo restricciones, y al mismo tiempo adjuntaba el detalle de los artículos VI y VII de la Convención entre la Gran Bretaña y España en San Lorenzo el Real, el 28 de Octubre de 1790, la que nunca habia sido revocada.

Terminaba explicando que al no haber habido razones para suponer que ellos obraran de mala fe, sugería la idea de que no se diera mayor importancia al asunto, a fin de no tenerse que dirigir ante el gobierno de Su Majestad Británica.

Además de los barcos citados, la goleta inglesa «Exquisite», en compañía del bergantín «Magnet», obligaron con sus botes armados, a que los de propiedad de Aguilar saliesen de la isla.

Y al quedarse dueños de los establecimientos por todo el tiempo que les dio la gana, dejaron la isla escabroseada, después de haber muerto, a tiros, los que pudieron.

La conducta hostil y repetida de éstos y otros buques loberos que miraron con desprecio sus reclamaciones presentadas en diferentes épocas, con la esperanza de que se contuviesen, lo obligaron entonces

(373) Archivo General de la Nación. Montevideo Libro 292, pág. 121.

a hacer pública su protesta por la prensa, durante cuatro días, pues aquello ya degeneraba en piratería.

Aguilar, al darse cuenta que nada se hacía en su favor y continuaban perjudicándolo en sus intereses, optó por rescindir la contrata.

En un oficio del 2 de Enero de 1824 se transmitía lo resuelto por el Barón de la Laguna para que se informara si estaba o no concluida, porque «ni había sido celebrada ante el ayuntamiento, ni teníase el menor conocimiento de ella». (374)

El Cabildo de Maldonado, dándose cuenta del ofrecimiento hecho anteriormente por aquél, recordábale que habiéndose fijado allí y en la capital edictos anunciando al público los días en que se remataría la isla de Lobos y sus adyacentes, le suplicaba que a estas últimas se dignara excluirlas de la anunciada rematación, haciéndolo por separado. De esa manera la corporación citada podría contar con el recurso que resultase; mas, no se atendió tal pedido.

Al mismo tiempo, según un documento comprobatorio, Aguilar hallábase asociado con Diego Novoa, pues éste se presenta al Escribano de la Cámara y Superior Gobierno, con una solicitud para que se suspenda el remate, por estar pendiente la decisión del recurso que se le entablara al Estado el 2 de Octubre del año anterior, solicitando la prórroga de un año, en compensación de los graves quebrantos que habían sufrido, por las matanzas fraudulentas que tuvieron lugar durante dos años consecutivos. Y si no se aceptaba la indicada solicitud harían «en su consecuencia por mí y mi socio las mas solemnes y debidas protestas por los perjuicios» que se les ocasionaría. (375)

Al ver Aguilar que el remate no se suspendía, el 1º de Abril de ese mismo año opta por hacerlo de nuevo; pero con la expresa condición que el gobierno debía prestarle auxilio toda vez que algún buque o persona le perjudicase en su faena.

Esta protección dura poco, pues dos años mas tarde, por decreto del gobierno cesa el compromiso, alegando que el suplicante «usara en la ciudad de Buenos Aires, de los medios que creyese más oportunos para lograr las indemnizaciones a que tenía derecho».

Aquél, con tal resolución se conforma; no obstante su asociado se quejaba por haber sido apresada la lancha que tenían en Punta del Este, por las fuerzas enemigas, de dos buques de guerra arribados a este puerto.

Todo ello por coincidir la llegada de la Isla de Lobos, de seis indivi-

---

(374) Juzgado L. Departamental de Maldonado. Exp. Nº 318. L. C. año1824.

(375) Escribanía de Gobierno y Hacienda. Montevideo. Nº 275 Año 1824.

duos empleados en la faena, con el objeto de llevar víveres para poder continuar el trabajo; pero que debido al mal tiempo, no pudiendo regresar, las ocho personas que se hallaban en la isla, perecerían por la falta de manutención. Así que suplicaba en nombre de ambos socios, en atención a aquellos infelices, las autoridades se sirvieran hacer bajo la señal de parlamento, una reclamación a las fuerzas enemigas del puerto, para la entrega de la mencionada laucha.

No era sólo esto. Se volvía a las andadas, ya que el 12 de Noviembre de 1829 pedían por intermedio del agente diplomático de la Argentina, se reclamara sobre el hecho que el bergantín «Dard», había sido encontrado faenando lobos en los parajes que eran exclusivamente de ellos.

El mismo barco, dos meses antes habiendo llegado a la Coronilla, echó balleneras con gente al islote principal y se pusieron a faenar.

Los hombres de Aguilar fueron con la lancha a la isla con el fin de conducir a tierra algunos útiles que existían en ella mas al verificarlo sufrieron un vivo fuego de fusilería del bergantfn.

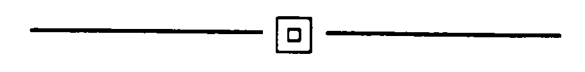
Los faeneros, al ver que tenia mucha gente armada, y aunque sin bandera, calcularon que fuese de nacionalidad inglesa y no se equivocaron.

El desastre continuaba. Al año siguiente, otro bergantín inglés anteriormente citado,«Florida», era apresado en Castillos por el comandante Fournier de la República Argentina.

En 1831, el propio capitán Stantings comandando el bergantín «Magnet» faena en ambas islas, dejando en ellas -debido al mal tiempo- dos balleneras armadas, las que de regreso toman víveres de un barco brasileño fondeado en el puerto de Maldonado, y se dirigen a Buenos Aires con considerable número de pieles, donde las vendieron a cuenta de los armadores de Londres, Sres. Benett.

Y para terminar en su exposición, Francisco Aguiar volvía a repetir que el Estado por su propia dignidad estaba obligado a prestar la mayor atención a todo ello. (376)

El resultado fue que el ministro Santiago Vázquez diera un decreto haciéndoles saber a los cónsules extranjeros, el abuso indicado, y éstos respondieron prometiendo el enviar las indicadas reclamaciones a



(376) «El Investigador». Montevideo Año 1833 Nº 42.

sus respectivos países.

Contaba Alcides D 'Orbigny que hallándose en Maldonado en Noviembre de 1826, le hicieron ver «mas de diez mil pieles de lobos marinos almacenados desde hacía dos años, por falta de salida».

Estos pertenecían a Aguilar.

En Junio 26 de 1820 se presenta Adriano Mynsen, en nombre de una importante.. sociedad holandesa, solicitando poder extender su comercio con la América del Sud, para hacer la pesca de ballenas y focas. Al mismo tiempo traerían familias para cultivar las tierras cercanas a uno de los puertos del Estado Oriental que se le indican.

Como la concesión había sido ya adjudicada, no se atendió tal solicitud.

Cuando faltaba apenas un año para terminarse el contrato establecido desde 1820 a 1832, Aguilar, con fecha 22 de Noviembre de 1831, se adelanta para presentar una nueva propuesta, solicitando una prórroga por diez años mas.

Para poderla conseguir, recurre a la estratagema establecida en una de sus cláusulas, la 11º: «El arrendatario adelantará al Gobierno a cuenta de la cantidad de ocho mil pesos anuales de arrendamiento...la de treinta mil de dicha moneda»; y detallaba la forma como se debía entregar.

Además en la nota que adjuntaba, decía : «Que atendiendo a la penuria bien conocida del Erario y a los pocos medios que el Gobierno posee para mejorarlas, ha meditado cuanto importaría a la causa pública un recurso que le representara un ingreso de consideración... hoy tan difícil de alcanzar».

Conviene señalar que ya se había decretado se sacara a remate la matanza de focas en el mes de Junio inmediato, y de ahí tal vez Aguilar se anticipara a hacer su propuesta.

En qué apuros se vería la hacienda pública, cuando en seguida. el ministro Santiago Vázquez, contestaba: «Vista al Fiscal general, recomendándole la brevedad en el Despacho y previniéndole que en la urgente necesidad de revocar la disposición anterior de sacar a remate la pesca de Lobos, se han hecho al Gobierno varias indicaciones por Casas Comerciantes; pero ninguna hasta hoy mas favorable que la presente».

Al día siguiente no más, fue aceptada y se pedía que la Escribanía de Hacienda extendiera la escritura correspondiente, y firmaban: Rivera y Vázquez. (377)

(377) *Escribanía de Hacienda y Gobierno Montevideo. Nº 127. Año 1831.*

Aunque la prensa y sobre todo Manuel Cabral, interesado en rematarla, protestaran públicamente, haciendo ver que su oferta era de 16.000 pesos, el duplo de la otra, nada con sonsiguieron.

Del lado de la legalidad quedó en mal punto de vista la conducta del gobierno, por faltar a todas las formalidades establecidas.

Al sucederse el cambio de presidente, por un decreto de fecha 29 de Setiembre de 1836 declarábase nulo el contrato de arrendamiento antes citado, por considerársele contrario a la ley de 13 de Julio de 1834, en cuanto a la duración, modo y forma en que se hubo verificado.

Aguiar, al protestar, alegá que eran incalculables los perjuicios que le causaba ese decreto, pero al final se vio obligado a solucionar el asunto, tal como puede verse a continuacion:

«Montevideo Noviembre 9 de 1836.

Considerada la nueva propuesta que hace Don Franco Aguiiar para subsanar la lesión enorme que se ha inferido al Fisco en el contrato que celebró en 24 de Noviembre de 1331, con la administración de aquella época para obtener el privilegio de la faena de Lobos... y reconsiderando que se anula el referido contrato en virtud de aquella sesión y de varios defectos sustanciales de que adoleció desde su origen... y avalorando la cantidad de setenta y dos mil pesos que ofrece don Fran.co Aguilar equivalente al perjuicio inferido al Fisco, que el mismo proponente reconoce, desde luego que ofrece una suma para subsanarlo.. . (el gobierno) por el presente año, admitiendo los setenta y dos mil pesos por los seis años que faltan para su terminación del contrato, el cual se llevará a escritura pública, obligandose en ella el suplicante a verificar el pago de doce mil pesos... anunciándose en consecuencia por medio de los diarios de esta capital, que queda revocado y sin efecto alguno el aviso oficial de 29 de Set. inserto en ellos llamando a licitaciones al nuevo remate de este ramo.

Oribe. (378)

A fines de este mismo año Aguilar se presenta al Superior Gobierno para solucionar algo referente a las focas

Como las de un pelo perseguían y destruían las de dos, únicas que en los mercados tenían valor; al concurrir las primeras con abundancia se ahuyentaban casi totalmente las segundas.

De modo que para conservar las unas era preciso perseguir las otras y de ahí que se diera un premio por cada piel a los faeneros. Pero

(378) Ibid. Nº 127. Año 1831.

como se necesitara destinar para ello, alguno o algunos meses de tiempo de la veda para destruir los dañinos, se solicitaba la venia para la matanza de los lobos de un pelo en los meses de Diciembre y Enero. Lo cual le fue concedido.

Habiendo fallecido Aguilar dos años antes de la terminación del contrato, el encargado de la testamentaría, Alejandro Alvarez, a fines del 1842 se arreglaba con los Sres. Zimmerman Frazier y Cía., quienes debían «satisfacer por cada piel de dos pelos y de recibo, incluso las de cachorro, la cantidad de doce reales de plata corriente.

Susviela y Cía., el 10 de Mayo de 1842, al traspasarle el contrato a los hermanos Lafone, éstos, deseando extenderlo por un período más largo, transcurrido un breve plazo, proponen al gobierno que si se aceptaba por diez años, abonarían con anticipación, los cien mil pesos correspondientes; es decir, a razón de los 10.000 Ps. anuales. 15.000 pesos plata al contado y los 85.000 pesos restantes en documentos contra la aduana.

En Marzo 30 del año siguiente, el gobierno acepta la propuesta en todas sus partes, y un día después Ambrosio Mitre firma el recibo de los 15.000 pesos plata. (379)

Por el resumen cronológico que irá más adelante, podrá verse quienes continuaron siendo los usufructuarios hasta el presente.

Recién se habían cumplido tres meses del sitio de Montevideo por el ejército del general Oribe, cuando casi acontece un «casus belli» entre su gobierno establecido en el Cerrito y el de Inglaterra.

Fue por haber llegado al puerto de Maldonado un buque de guerra inglés, conduciendo a su bordo al súbdito norteamericano Ricardo Usher; representante de la casa Samuel Lafone y como tal, comisionado para dirigir la faena de lobos en la isla de este nombre.

Al siguiente día se presenta a notificar al alcalde ordinario, que tenía orden expresa para embarcar 10.000 cueros de lobos, como asimismo otra parte de cueros vacunos, partenecientes todos al precitado Lafone.

Habiéndosele contestado que no era posible permitirlo en virtud de estar el puerto cerrado por disposición superior; amenazó con un desembarque de fuersas británicas para llevar a efecto el traslado de aquellos productos

Aseguraba además, que si el bergantín de guerra «General Echagüe», allí existente, hiciese oposición, siendo tan endeble, lo echaría a pique.

---

(379) Ibid. Nº 23. Año 1842.

Como a su comandante no le fuera posible resistirse, ni contar con otros auxilios, marchóse para informar al Cuartel General de cuanto había ocurrido «en cumplimiento de su deber». (380)

Usher seguramente antes de zarpar para Maldonado no habría tenido conocimiento de la clausura del puerto y de alli tal vez sus amenazas.

Posteriormente, durante el período en que Santos les concediera a sus amigos, el usufructo de la matanza de focas entre 1886 y 1895, según un periódico de Maldonado, el comandante del crucero inglés «Barracouta», al efectuar con otros tripulantes del mismo buque, el desembarco en la Isla de Lobos, se entretuvieron en darles caza.

Por consiguiente so colocaron en un terreno delicadísimo.

Los disparos de armas de fuego vinieron a malograr los trabajos preliminares en los cuales cifraba la empresa el principal éxito utilitario, y esto dio lugar a una reclamación en forma presentada ante las autoridades respectivas.

El pretexto que adujo el comandante del buque, fue de que ignoraba la prohibición de desembarco alli.

Períodos de Explotación

1774 a 1781 - Se hizo matansa por cuenta del rey.

1782 a 1791 - Se continuó a beneficio del mismo.

1792 a Octubre de 1806 - La Compañia Marítima.

1806 -Enero a Octubre - José Braña. Las islas de Castillos solamente.

1807 - Por cuenta del Rey.

1808 a 1809 - José Braña y Juan M. Fernández.

1810 a Abril 8 de 1811 - Antonio de la Fuente.

1811 - Juan M. Fernández, desde Abril 20 al 3 de diciembre del mismo, $ 3.475 anuales.

1811 - José Gestal - Desde el 12 de Diciembre de ese año.

1812 - 1813 - 1814 - 1815 - Al mismo. $ 4.010 anuales.

1816 - Diego Novoa, $ 3.700 anuales. .La ida principal solamente.

1817 - 1818 - 1819 - 1820 - José Denis Batista. Desde el 20 de Junio de 1817 al 28 de Abril de 1820. $ 3.700 anuales.

1820 a 1832 - Francisco Aguilar. $ 900,.1.000 y 2.200 anuales su-

(380) *«El Defensor de la Independencia Americana».Enero 4 de 1844*

cesivamente.

1832 a 1842 - Al mismo por 10 años $ 8.000 anuales. El 29 de Setiembre de 1836 anula el contrato, pero el 10 de Noviembre siguiente continúa de nuevo, a rasón de $ 72.000 por los seis años restantes.

1842 a 1847 - Juan Susviela y Francisco Antonio Vidal, cedida por éstos a Samuel Lafone y Alejandro Lafone. Contrato de 24 de Setiembre de 1843 por cinco años. $ 10.000 anuales.

Federico Suarez, durante la Guerra Grande, obtuvo del gobierno del general Oribe, establecido en el Cerrito, la concesión de las islas de Castillos solamente.

1847 a 1855 - Samuel y Alejandro Lafone. $ 10.000 anuales, por ocho años.

1855 a 1865 - Samuel Lafone. Contrato por 10 años, continuado por un año más. $ 10.000 anuales.

1865 a 1875 - General Francisco M. Acosta y coronel Manuel Aguiar. Escritura de 8 de Julio de 1865 por cinco años, que se prolongaron hasta diez. $ 5.000 anuales.

1875 a 1885 - General Francisco M. Acosta, de quien fueron socios sus hijos Norberto y Francisco, y el coronel Angel Casalla, contrato de 20 de Marzo de 1875, por diez años. $ 6.000 anuales.

1885 a 1895 - Amaro Carve y otros. Contrato de 8 de marzo de 1883 por diez años. $ 7.000 anuales e impuesto municipal.

1895 a 1903 - Jacobo Tirelli, quien cedió en seguida sus derechos a Américo Beisso, Leoncio Gandós y Emilio Avegno. Contrato de 13 de setiembre de 1895, por ocho años, ampliado por escritura de fecha 28 del mismo mes, en cuanto a la seguridad de que no se construiría el faro proyectado para la Isla de Lobos. $ 32.000 anuales e impuesto municipal.

1903 a 1911 - M. Rodríguez Castromán, quien cedió sus derechos a The Uruguay Lobos Fishing Company. Contrato de 14 de Octubre de 1903, por ocho años y rescindido a los cinco de explotación. $ 46.000 anuales e impuesto municipal.

-Después de haber estado en manos de particulares durante 103 años pasó a cargo del Estado, que la admimstró hasta 1929.

1930 - 1931 - No hubo faena.

1932 - Senatore por un año $ 729,95

1933 - Colombo por un año $ 3.939.

1934 - Colombo por un año $ 6.016,15

1935 - Colombo por un año $ 8.053,85

1936 - Colombo por un año $13.573

1937 - Colombo por un año $ 11.141,35
1938 - No hubo faena.
1939 - No hubo faena.
1940 - Senatore por un año $ 3.299.
1941 - Senatore por un año $ 6.276,58
1942 - Lagomarsino y Ramírez por un año $ 3.699,70.
1943 - Vatteone y Cía. por un año sacrificó 3,076 lobos finos y 741 comunes, abonando $ 2.30 por los primeros y $ 1.63 por los segundos.
1944 - Pasó a manos de la firma Coates - Lagomarsino Ltda. sacrificando 3,105 lobos finos y 1,216 lobos comunes, abonando $ 3.15 por los primeros y $ 1.53 por los segundos.
1945 - Los mismos arrendatarios.

Lista de Productos

1873 - 8.190 pieles, 1.600 arrobas de aceite.
1874 - 9.449 pieles, 1.075 1/2 arrobas de aceite.
1875 - 9.204 pieles, 1.517 arrobas de aceite.
1876 - 11.353 pieles, 1.738 arrobas de aceite.
1877 - 13.066 pieles, 1.767 arrobas de aceite.
1878 - 14.493 pieles, 1.711 arrobas de aceite.
1879 - 14.093 pieles,1.928 arrobas de aceite.
1880 - 16.382 pieles, 2.006 arrobas de aceite.
1881 - 14.473 pieles, 1.498 arrobas de aceite.
1882 - 13.595 pieles, 1.572 arrobas de aceite.
1883 - 12.843 pieles, 1.303 arrobas de aceite.
1884 - 14.872 pieles, 1.672 arrobas de aceite.
1885 - 12.24'7 pieles, 1.239 arrobas de aceite.
1886 - 17.072 pieles, 2.720 arrobas de aceite.
1887 - 17.788 pieles, 4.673 1/3 arrobas de aceite.
1888 - 21.150 pieles, 5.537 arrobas de aceite.
1889 - 15.700 pieles, 4.300 arrobas de aceite.
1890 - 20.150 pieles, 3.747 arrobas de aceite.
1891 - 13.871 pieles, 2.547 arrobas de aceite.
1892 - 15.870 pieles, 2.521 arrobas de aceite.
1893 - 17.779 pieles, 3,493 arrpbas de aceite.
1894 - 20.763 pieles, 4.066 arrobas de aceite.
1895 - 17.421 pieles, 3.496 arrobas de aceite.
1896 - 23.639 pieles, 49.083 arrobas de aceite.
1897 - 19.234 pieles, 53.254 arrobas de aceite.

1898 - 17.686 pieles, 51.260 arrobas de aceite.
1899 - 17.135 pieles, 42,900 arrobas de aceite.
1900 - 18.828 pieles, 49.550 arrobas de aceite.
1901 - 16.238 pieles, 43.310 arrobas de aceite.
1902 - 21.253 pieles, 49.120 arrobas de aceite.
1903 - 13.828 pieles,24.460 arrobas de aceite.
1904 - 10.879 pieles, 29.888 arrobas de aceite.
1905 - 5.633 pieles, 21.710 arrobas de aceite.
1906 - 12.083 pieles, 43.560 arrobas de aceite.
1907 - 10.492 pieles, 52.470 arrobas de aceite.
1908 - 6.659 pieles, 33.810 arrobas de aceite. (Hasta esta fecha fue explotación particular.
1909 - No hubo faena.
1910 - 7.853 pieles, 33.209 kilos de aceite.
1911 - 7.222 pieles, 34.137 kilos de aceite.
1912 - 9.545 pieles, 38.100 kilos de aceite.
1913 - No hubo faena.
1914 - 6,363 pieles, 28.255 kilos de aceite.
1915 - No hubo faena.
1916 - 6,985 pieles, 17,777 kilos de aceite.
1917 - No hubo faena.
1918 - No hubo faena.
1919 - 5.454 pieles, 30.619 kilos de aceite.
1920 - 7.657 pieles, 23.134 kilos de aceite.
1921 - 5.103 pieles, 30.872 kilos de aceite.
1922 - 6.085 pieles, 21.508 kilos de aceite.
1923/25 - 14.902 pieles, 53.892 kilos de aceite.
1926 - 10.116 pieles, 32.504 kilos de aceite.
1927 - 9.234 pieles, 28.350 kilos de aceite.
1928 - 6.031 pieles, 19.743 kilos de aceite.
1929 - 6.629 pieles, 22.600 kilos de aceite. (Hasta este año estuvo administrado por el Gobierno.)
1930 - No hubo faena.
1931 - No hubo faena.
1932 - 1.123 pieles, 5.040 kilos de aceite. Se mataron solo lobos ordinarios.
1933 - 6.587 pieles, 33.666 kilos de aceite. Se mataron solo lobos ordinarios.
1934 - 6.587 pieles, 23.800 kilos de aceite.
1935 - 10.771 pieles, 27.000 kilos de aceite.
1936 - 14.896 pieles, 45.000 kilos de aceite.

1937 - 8.729 pieles, 5.000 kilos de aceite.
1938 - No hubo faena.
1939 - No hubo faena.
1940 - 6.238 pieles, 1.000 kilos de aceite.
1941 - 11,265 pieles, 3.578 kilos de aceite.
1942 - 5.729 pieles, 2.005 kilos de aceite.
1943 - 4.447 pieles, unas 10 toneladas de aceite.
1944 - 4.321 pieles, unas 10 toneladas de aceite.

(Los datos de la explotación por los concesionarios desde 1932 a 1942 y de las faenas loberas desde 1910 en adelante, son del «Informe sobre la industria lobera» de Hispano V. Pérez Fontana. Montevideo. 1943).

Primer Faro de la Isla de Lobo.

Liniers, dándose cuenta del peligro de esas costas, aconsejaba en 1790 la construcción de torres o atalayas.

Una en la isla de Lobos, que correspondería con otra de la Isla de Gorriti y así sucesivamente en varios sitios costeros, con las que por medio de series de bandera, de día, y de cohetes de noche, se podía con la mayor aceleleración, tener aviso de las novedades que ocurrieran en el mar en tiempo de guerra.

Después de más de medio siglo, durante la breve presidencia de Juan Francisco Giró, el gobierno determina la construcción de un faro para que sirva de guía a los navegantes de ultramar y eviten los escollos de la entrada del Río de la Plata.

Cuando en el mes de Enero de 1853, Pedro Bustamante en su visita como representante por el departamento de Maldonado, estuvo tratando de estudiar sus necesidades y los medios de remediarlas, entre otras cosas expresaba que « mucho convendría establecer en la Isla de Lobos un fanal que sirviese de guía a los navegantes para evitar los peligros de la costa e islas adyacentes».

Probablemente su iniciativa, habiendo encontrado acogida favorable en el Parlamento; con ese propósito se nombrara a un comisionado a fin de ir a estudiar el punto más conveniente en donde instalarle.

Mas, ante la circunstancia de que la luz ahuyentara los anfibios, se juzgó entonces razonable proyectar la colocación de dos faros, uno en la Torre del vigía de Maldonado y otro en el Cabo Santa María, pero no hallaron esta idea tan práctica como la de establecer solamente uno en la Isla de Lobos.

Tocante al perjuicio que podría resultarle a la industria lobera, se subsanaría poniéndole al faro una pantalla que cubriese los rayos de luz hasta una distancia de dos o tres cuadras.

Este pensamiento fue el que mereció la aprobación del gobierno y fue llevado a cabo.

Se ubicó en el extremo N. O. de la isla y empezó a alumbrar desde el 5 de Abril de 1858.

Su luz era fija, elevada 90 pies sobre el nivel del mar y visible de 12 a 15 millas de distancia.

Volviéndose a pretextar que alejaba a las focas de la isla, los arrendatarios Samuel y Alejandro Lafone, tuvieron bastante influencia para hacerle trasladar a la Punta del Este, pues el término del contrato recién terminaba en 1875, y esto acontecía en 1860.

Seis años después, «El Siglo» de Montevideo, publicaba lo siguiente : «Dice el «Standard» que el almirante amencano ha dirigido una nota a su gobierno respecto a la remocion del faro de la isla de Lobos, que origina frecuentes quejas de los capitanes ingleses. ...»

Nuevo Faro de la Isla de Lobos

La idea de construir un nuevo faro en la Isla de Lobos tuvo múltiples entorpecimientos antes de que fuera una realidad.

En 1886 Emilio Landinelli, en representación de la viud de Apolinario Gayoso, pide a la Cámara autorización para establecerlo.

En Junio de 1892 Juan L. Vignolo y Cía. hacen la misma propuesta.

Transcurridos dos años, con motivo de un naufragio en sus inmediaciones y obedeciendo a indicaciones hechas por varios marinos expertos, Luis Pujadas resuelve a su vez presentarse para construirlo.

Tropezaba sin embargo con la dificultad real o ilusoria de que tal obra perjudicaría a la pesca de lobos.

Ante tal argumento consulta algunos conocidos ingenieros electricistas para averiguar si era posible alumbrarlo: desde Punta del Este, conduciendo la electricidad por cables submarinos hasta la isla.

Resultando ello factible, fue entonces que Pujadas formula su propuesta.

Igualmente Juan F. Delgado, en representación de un sindicato de capitalistas extranjeros, así como Pedro Acquarone y también Jaime Molins, quienes hacen la misma solicitud.

Estas, como las demás, fueron combatidas por las empresas de explotación de lobos, alegando que su construcción los alejaría.

Y eso que se les demostraba que en Antofagasta y otros puntos de Chile vivían las focas tranquilamente sin preocuparse de la luz de los faros.

Desde hacía tiempo se consideraba la urgente necesidad de establecerlo, pues la experiencia había demostrado que aquella costa era funesta para la navegación.

En 1892 ocurrieron en ese punto catorce naufragios y esto solamente en los meses de Mayo y Junio. Lobo y Riudavets en su Manual de Navegación así lo detalla : «Sucedía que los buques de ultramar cuando cruzaban, de noche, en el deseo de evitar la restinga de la isla, se desviaban hacia el Sud, embicando muchas veces en las arenas del Banco Ingles, y el peligro aumentaba cuando el escollo y las proximidades del banco se ocultaban entre las espesas brumas

Entretanto, el práctico mayor Manuel Sosa aconsejaba la colocación del precitado faro... En cuanto al sitio más apropiado lo consideraba en la parte Norte de la isla, puesto que los 20 hombres que eran los faeneros y tenían alojamiento en esa zona, permanecían varios meses cada año para la matanza de las focas, y no por eso se ahuyentaba la lobada.

A más estaba prohibida la entrada al interior de la isla.

El capitán de marina Jorge Bayley, en 1893, con motivo del naufragio del vapor «Muriel», allí, le decía al ministro correspondiente: «Este naufragio... viene a demostrar una vez más la imprescindible necesidad de colocar un faro de primer órden en dicha isla, que es el punto preciso de orientación para todos los buques que entran y salen del Río de la Plata, librándolos así de aquel escollo y facilitando extraordinariamente la navegación».

Dos años más tarde se vuelve a tratar respecto a lo que Sosa y Bayley reclamaban con urgencia, pero siempre aparecían las mismas dificultades y la oposición de los arrendatarios de la isla.

Hábiéndose presentado una nueva propuesta, hecha al Ministerio de la Guerra, asegurándose que no perjudicaría en nada la matanza de lobos, se sanciona la ley, mas no pudo aún ser construido.

Al tratarse de nuevo el asunto en las cámaras, un diputado expresa que «el entendía que la causa fundamental de los naufragios que con tanta frecuencia ocurrían en aquellos parajes, se debía a la mala colocación de los faros, o mejor dicho a la falta de ellos, o de uno por lo menos en la Isla de Lobos.

Que si el anterior había causado perjuicios y se hizo retirar era por

hallarse colocado en malísimas condiciones, pero que por los adelantos de la ciencia podía establecerse otro que no molestara a los lobos».

A pesar de la sanción de este proyecto, continuaron las trabas.

Y se dió el caso que cuando se llegó a formular el contrato de arrendamiento de la matanza de focas, del 13 de Setiembre de 1895, fué con la condición expresa que no debía construirse el faro proyectado.

De ahí que durante ese intervalo de. ocho años tuvieron la fatalidad de naufragar en la temida restinga de Lobos, dos vapores, un velero y una barca.

Los arrendatarios en cambio obtuvieron en su beneficio:

165,262 pieles y 403,141 kilos de aceite de lobo en ese mismo lapso de tiempo!

En 1899 la sección técnica de guerra y marina -según dijera «El Siglo» de Montevideo- había informado extensa y concienzudamente en una nota del Lloyd Británico, que indicaba la conveniencia de trasladar a la Isla de Lobos el faro que existía en Punta del Este.

Opinaba además, la sección técnica, que éste debía conservarse como luz de puerto para la entrada y salida a Maldonado, y que en la isla era de urgente necesidad la instalación de uno bueno.

Jaime Molins se ofrece a construirlo, con grandes luces de último sistema, por $85.000, mediante la concesión de matanza de anfibios por espacio de diez años.

Según Pintos Márquez era un magno negocio, ya que se construiría un edificio que costaría próximamente unos $ 60.000 para recibir en pago por aquel tiempo la producción lobera, que bien podría producir, sólo el primer año, más de $ 100.000.

Finalmente el Estado se determina a hacerlo por su cuenta y queda librado al servicio de la navegación el 18 de Julio de 1906.

Y como dijo este último: «Pensar que ese faro fué resistido durante muchos años, porque su instalacion podría perjudicar la explotacion de los lobos! Un solo buque que se perdiera por falta de un buen servicio de prevencion del peligro que entraña la Isla de Lobos, valdría mas que toda la renta, que por concepto de caza de anfibios, percibe el estado en veinte años».

Según los datos de «El Cincuentenario de «El Siglo», su torre tiene una elevación de 49 metros 50 cms. a partir del nivel del terreno, siendo su basamento basta la altura de nueve metros cincuenta centímetros construido de granito y los cuarenta restantes de hormigón. (Fig. 80).

Está provisto de un aparato dióptrico de primer orden y una instalación luminosa a incandescencia por vapor de petróleo, cuyo plano focal

Su característica es: luz blanca a destellos equidistantes cada cinco segundos. Su alcance luminoso en estado ordinario de transparencia atmosférica, es de 23 y media millas y de 17 y media con bruma.

Homero Martínez Montero informa que «el poder luminoso....... Barbier Bernard con mantilla de 85 mm. de diámetro... es para cada destello, de 1.130,00 bujías decimales, equivalentes a 54,240 bujías violle».

En la misma torre, debajo de la luz principal y orientada al Este, hay una «luz de dirección», (roja fija) que marca el arrecife que existe a



Fig. 80 Faro de la Isla de Lobos.

un tercio de milla al Este de la isla, estando el cono luminoso dispuesto en una forma que cubre el mencionado arrecife en una extensión de más de dos millas.

En el mismo edificio se ha instalado una sirena que funciona siempre que existe niebla, con la característica siguiente: Emisión de un sonido de tres segundos cada medio minuto.

Además un semáforo para comunicar con las embarcaciones y con la estación de Punta del Este.

Su posición geográfica es: Latitud L. 35.01,01". Longitud O. 54.54,22'

El personal del faro lo forman el encargado, el segundo, tres peones faroleros y el cocinero. La sirena está atendida por dos hombres y la estación radiótelegráfica por uno, que con la del Banco Inglés y la del Cabo Polonio proporcionan a la navegación las señales más exactas en tiempos de niebla.

Más tarde los edificios anexados al faro fueron construídos por el arquitécto Carlos Pérez Montero, destinados a la habitación del perso-

arquitécto Carlos Pérez Montero, destinados a la habitación del personal del mismo, instalación de la sirena y estación del telégrafo sin hilos.

Francisco Aguilar

Francisco Aguilar y Leal, hijo del que fue comandante de las Canarias, hizo sus estudios en Inglaterra.

De regreso a su país, a la edad de 25 años tomó estado con Luisa Bentancourt Ayala y Cabrera en la isla de Lanzarote.

Deseando venir a estos países de América, que hallábanse bajo el dominio español -como persona muy acaudalada- el año 1809 compra una fragata, a la que le da el nombre de su esposa, «Luisa», del porte de 2.50 toneladas y con dos cañones calibre de a 10, dos íd. de a 8 y dos íd. de a 3.

Contaba con una lista de oficiales y marinos, todos de Tenerife; es decir, con 42 plazas que se habían presentado para tripularla hasta el puerto de Montevideo. Y por temor a los buques enemigos, «armado en corso y mercancía». De esta última cargó gran cantidad y además conducía a su bordo «de treinta a cuarenta familias de labradores emigrados de aquella Isla, con licencia».

Con Aguilar venían, su señora y sus dos hijas: Emilia y Matilde, de cuatro y dos años de edad; así como cuatro personas de servicio.

A mediados del año siguiente se pone en viaje. «Después de sufrir una dilatada y penosa navegacion, precisado a arribar repetidas veces a los puertos del Brasil, donde se le ocasionaron cuantiosos gastos q.e solo pudo cubrir malbaratando parte de su cargamento, logró al fin abocar a este Rio (de laPlata), teniendo que arribar en él dos veces al dirigirse a Maldonado, por la contrariedad de los vientos q.e por último lo precisaron a entrar, el 12 de Enero de 1811, donde decidió descargar y establecer con las debidas licencias de las autoridades del Rey, y como habilitado para el comercio en general por el Gobierno de la capital de Buenos Aires»

Ya al llegar a Santa Catalina había perdido a su señora, donde fuera sepultada.

En la imposibilidad de poder descargar ni fletar su fragata, la desarma hasta que en el mes de Abril, ya avecindado y radicado allí, para poderse resarcir de las pérdidas experimentadas y los gastos que le

talina y regresar con maderas.

Con este objeto, se había dado principio a su habilitación, y «hallándose ya lastrado, con los aparejos recorridos y en situacion de principiar a recibir alguna carga, dió fondo en aquel puerto el día 16 de Mayo de ese año, el paquebot «Casilda» de la Real Armada, al mando del teniente de navio Dn. Juan Busto; cuyo jefe comisionó un bote con gente armada para posesionarse de la «Luisa».

Hicieron retirar su tripulación de a bordo y al barco se lo llevaron al puerto de Montevideo.

Aguilar ignoraba tal ocurrencia, y sin tener el menor conocimiento del Comandante General del Apostadero, a causa de las graves penas que imponían entonces las autoridades de Maldonado, dependiente de la Junta de Buenos Aires, a cualquiera persona que se comunicase directa o indirectamente con toda clase de embarcación que entrara procedente de Montevideo; en la imposibilidad de volver a ser dueño de su fragata, da orden que se venda en remate judicial, pues se hallaba fondeada frente a la playa de La Aguada y varada en el fango.

Aguilar, al protestar por una y otra cosa, reclama los perjuicios ocasionados, mas no se le hace lugar, sin pensar, que estando su barco en Maldonado, corría el riesgo de ser declarado buena presa al salir de puerto enemigo, si caía en poder de los insurrectos.

Al fin, por consideración le fué devuelto y después de hacerlo desmantelar, el 22 de Abril de 1812 lo vendió en pública subasta.

Se establece en Maldonado, toma carta de ciudadanía y casandose en segundas nupcias (381) compra una finca de azotea, ubicada en la esquina S. E. de la plaza, «con 26 varas del lado O. y 22 al Sud».

En el solar contiguo del frente levanta un edificio de dos pisos, con «tres puertas a la calle en los almacenes bajos» y seis ventanas.

En la parte de los altos, por medio de dos tabiques de material,

(381) «En treinta y uno de Marzo de mil ochocientos once contrajo matrimonio Dn. Francisco de Aguilar y Leal viudo de la difunta D.a Luisa de Bentancur natural de la Isla de Tenerife e hijo legitimo de D.n Francisco de Aguilar natural de la ciudad de Antequera y de D.a Ignacia Leal, natural de Tenerife con D.a Catalina Pires, soltera y natural de esta Parroquia de S.n Carlos: hija legítima de D.n Francisco Pires natural de la Isla del Pico y de D.a Rosa Correa natural de la Isla del Fayal.

El Presbitero D.n Manuel Delgado Teniente Cura de esta Iglesia matris de San Carlos con mi licencia desposó por palabras de presente segun forma de nuestra Santa. Malre Iglesia a los referidos D.u Francisco Aguilar y Leal y D.a Catalina Pires Correa contrayentes, haviendo sido advertido y entendido sus mutuos consentimientos de que fueron por el otro Presbitero recíprocamente preguntados siendo testigos D.u Santiago Pires, D.n Manuel Antonio de Silva y D.n Francisco Pires y por verdad lo firmo

Manuel de Amenedo Montenegro

forma tres depósitos; teniendo el del centro, un balcón con su puerta y trece aberturas más.

En la casa de familia instala «dos faroles grandes con sus pescantes de fierro, que están colocados, uno en la esquina y el otro inmediato a la puerta de calle, en las habitaciones antiguas».

Al denominárseles así y como se verá, era por haber pertenecido esa parte al primer poblador del solar, Juan Plá.

Según un documento del 3 de Agosto de 1761, (382) éste «fue soldado, como hace el tiempo de seis años que se halla en esta poblacion de Maldonado, con su mujer e hijos, en la cual tiene edificado un rancho que hace frente a la plaza por el Oeste, su fondo al Este y lindando por el Sur calle por medio con Francisco Perez». Ahora bien, 14 años después, Plá en su mismo terreno hace levantar una nueva casa, pero «de piedra de 12 vrs. de largo... y tiene tambien edificada una vivienda de lo mismo de 10 vrs;».

En 1781 a su fallecimiento, en el inventario de los bienes ya figuraba ampliada, pues tenía «25 vrs. de Extensión, con techos de paja. Serrado todo el frente de piedra, lo demás abierto y Edificio abitable; la Esquina con su trastienda, una Sala con su dormitorio, la Cosina, el orno...»

Todo ello fue tasado entonces en 557 Ps. 1 r.

Juan Plá debió ser uno de los soldados que Viana llevara a Maldonado, lo mismo que el indio Casimiro Yapuay (Ayapé) «para efecto de fundarle».

La propiedad pasa a manos de un tal Cedrés y más tarde a las de Aguilar. Al presente gran parte de ella pertenece al escribano Blas Borrallo.



Su patio principal lo ocupaba un gran parral, así como otros más hacia el interior. En el solar del fondo, como un anexo, estaban una huerta, las atahonas, el cuarto del capataz, de los alfareros, de los camellos, del sebo, (con 40 banquitos con moldes para hacer velas) y de los esclavos. Entre éstos, los morenos libertos y colonos, poseía 35 con un valor de 6,090 Ps.

Dos hornos para la alfarería (383). Tres tachos grandes para ha

(382) Juzgado L. Departamental de Maldonado. Año 1761

En otro sitio estaba «la casa de la sal», que contenía -en 1840- 80 fanegas que destinábanse seguramente para la. conservación de las pieles de focas; tanto que en esa fecha figuraban 5,500 en depósito.

En sus barracas se encontraban en venta toda clase de maderas, como ser: «tablones de canela, viñático, pino del Brasil, cedro, lapacho, quebracho; sucupira y algarrobo para rayos de ruedas. Masas de carreta y 2,070 tijeras de palma», (palmitos); representando un valor de más de 10,000 pesos ; y un horno de ladrillos conteniendo 15,000 de los mismos.

Aguilar poseía 14 fincas y 12 solares en Maldonado, 2 íd. en San Carlos; y un terreno «con manantiales en frente a la loma de Cortéz, bañado por medio».

En Montevideo, una casa en la calle Piedras esquina zabala hoy de Arocena-; y un terreno comprado en 1833 al gobierno, junto a la aduana, (vieja).

Cuando aquél fallece, le faltaban dos años para finalizar el contrato de la matanza de anfibios, que había usufructuado durante 23 años.

Su quinta «La Florida» -estaba situada en el camino que llaman de La Lagunita, hoy continuación de la calle 19 de Abril- donde atendíase a la cría de los gusanos de seda y también a la de carneros merinos legítimos, y de 1.730 ovejas idem.

También era propietario de las quintas «La Páz», con otra más pequeña, y una chacra, «La Azotea». (384) En las dos primeras se hacían plantaciones de trigo. El ganado consistía en 532 vacunos de cría, 50 yeguas grandes y chicas, 7 caballos cocheros, 2 «para picar carretas» y 30 bueyes. Además un casal de camellos con los crías, una mediana y otra chica.

Tenía 1.730 ovejas de primera calidad, 1.000 de segunda y 200 del país (criollas). De Sajonia 14 y 6 carneros grandes. De Inglaterra 4 íd. y 6 ovejas. Tasados en 4.939 Ps.

Se ha dicho que poseía una estancia en el Queguay, pero no hemos podido confirmarlo.

En 1826 el Congreso General Constituyente de las Provincias Unidas del Río de la Plata, habiendo sancionado una ley, a fin de que las tierras de propiedad del Estado se dieran en arrendamiento, Aguilar en-

(383) El grande fue tasado en $ 150 y el chico en $ 80.

(384) Según parece, en 1822 quiso ampliar la mas próxima porque «se le concedio un terreno de los Egidos de esta ciudad, con cuadra y media de frente al norte; y lindando con el camino del p. pco., id. de fondo al Sud, lindando con su chacra; costado del Este con el arroyito. y el del Oeste con Don Juan Manuel Acosta Pereyra».
Archivo G. de la Nación. Caja 651, cárp. 1. Montevideo.

tonces solicita algunas; Sobre todo las que sabía eran más aparentes, particularmente para la plantación de las viñas, que se proponía cultivar en gran escala.

Por lo tanto, se presenta haciendo la competente denuncia de las que se conocían por el nombre de la Estancia del Rey en Pan de Azúcar. (385)

Se le responde que no se puede admitir su propuesta, debido a que ese «Rincon hallábase ocupado por una Estancia de hacienda e interés del Estado; (386) pero que toda vez que el gobierno no la necesitase se le daría preferencia. (387)

Esta debió ser una simple promesa, porque entonces figuraba Alvarez Bengochea haciendo igual pedido, y de allí que «hubiera cuestion pendiente ante la Cámara de Justicia entre este y Aguilar sobre acciones de denuncia».. Al mismo tiempo se contaba también con otro interesado, pues Leonardo Olivera «4 suertes tácitamente ha contratado al Gobierno».

Y se aseguraba haber entre todo más de seis suertes; por comprenderse los límites que siempre tuvo la Estancia del Estado, inclusive el Puerto del Inglés. El resultado final fué que Olivera se quedara en posesión de ella.

Así que aquél vió malograda su importante empresa, allí donde más tarde Piria implantara sus viñedos y su grandioso balneario.

Según Isidoro de María, Aguilar: «Contrajo estrechas relaciones de amistad con el general Rivera desde el año 1816, prestándole servicios de importancia cuando luchaba contra la conquista extranjera».

Triunfante ésta, Aguilar se dedicó a la carrera del comercio, estableciéndose en Montevideo.

Al General Lavalleja le facilitó $ 20,000 para los gastos de guerra

---

(385) «La estancia del Estado en Pan de Azucar, tendrá poco mas o menos legua y media de estension en la boca del rincon, que forma su situacion; teniendo en su ancho tres leguas, poco mas o ménos, y cuatro y media de fondo, lindando por un costado con el mar, y por los ótros con el Monte y cerranía conteniendo varias islas con maderas, poblacion y corrales, avaluado todo en 30,000 PS.
Sala Capitular de Maldonado. Agosto 31 de 1826».
Ministerio de Gobierno. Archivo G. de la Nación. Montevideo. Caja 780..
(386) Su capataz. era Diego Nogués y tenía 6 peones. «En. Agosto 11 de 1526, los rodeos contenían 3.502 reses. Además 15 bueyes, 59 caballos, 26 yeguas y 4 potros. Un corral de piedra para encerrar el ganado, con 300 varas de círculo. Otro para agarrar caballos, de 356 postes de ñandubay y otro mas pequeño con dos paredes de piedra y 30 postes id. al frente». Archivo General de la Nación. Montevideo. Caja 666, carp. 1.
(387) Escribanía de Gobierno y Hacienda. Montevideo. Nº 56 Año 1826..

de la gloriosa empresa de los Treinta y Tres.

En 1823 fue uno de los electos por el 2º Cuartel de Montevideo conjuntamente con Juan Giró, Gregorio Lecocq y Manuel Sainz de la Maza para elegir el Cabildo en ese año.

Desde su llegada hasta el transcurso del 1835 había hecho venir 640 colonos, que fueron otros tantos pobladores.

La República le debió la introducción de porción de plantas y animales, y una mejora en los métodos de agricultura, antes desconocidos, en bien del país, por cuya prosperidad tanto se interesaba.

La primer plantación de tabaco que se hizo, así como la del pino, se debió también a él, y el cultivo de la viña en gran escala fue uno de sus propósitos. Emprendió la fabricación de baldosas y alfarería, la industria de las salinas y la explotación de canteras

Como se ha dicho, Aguilar quiso contribuir con dinero para la «Cruzada Libertadora», demostrando como siempre ser consecuente con su patria adoptiva.

Hallándose en Maldonado, un español que habia militado en la guerra de España en los cuerpos de cazadores y llegaba de Buenos Aires, trató con fecha Junio 6 de 1826 de participárselo en seguida a Lavalleja: «Deseando por mi parte se aumenten los guerreros p.a libertar nuestro amado Suelo, me tomo la satisfaccion de presentarselo a V. E.». (388)

Desde el mismo punto, con fecha Junio 19 de 1828 le escribe de nuevo:

«Mi apreciable general y Sr. Tengo el placer de haver recibido su favorecida comunicacion del 14 del corriente, y enterado del contenido le contesto diciendo: Que las balleneras puede V. E. disponer de ellas, cuando guste en servicio de la patria y luego que esto se concluya, espero merecer a V.E. se sirva mandarmelas devolver, pues sin ellas no podré seguir mi faena en el año venidero, porque son mandadas construir a Norte - America para el efecto, y en el país no podré reponerlas de esta clase; ya la estación este año para faenar, es muy avanzada; además de hallarse los enemigos posesionados de este puesto y de consiguiente nada podré hacer este año...

V. E no ignora cuales han sido mis sentimientos en beneficio de la causa del país desde que tuve la honra de poner los pies en él; y así es que V. E. debe contar siempre con los servicios que estén a mi alcance en su beneficio.

Deseo a V. E. toda prosperidad en todas las empresas contra el enemigo, para que así concluya la gran obra de la libertad del país que

(388) Aichivo General de la Nacion. Montevideo. Papeles de Lavalleja. N.º 450.

con tanta gloria le dió principio...». (389)

Estas manifestaciones patrióticas le causaron algunas contrariedades.

Según José Encarnación de Zás: «Una noche en un desembarco que hicieron los imperiales en Maldonado, tomando prisionero al doctor Pacheco, llaman a la puerta de la casa de Aguilar, para prenderlo.

Como era consiguiente la familia se alarma y le impulsa a ponerse en salvo. Era un hombre grueso y con no poco trabajo logra saltar una pared y evadirse por los fondos, yendo a ocultarse en un membrillal de la vecindad, donde permaneció toda la noche, asilandose despues en lo de Formoso. El oficial de la partida brasilera penetra en su casa, efectua un registro general con gran sobresalto de la familia; pero por suerte Aguilar había desaparecido, como queda referido...

Fué uno de los pacientes patriotas de aquella época, que pasaron por esos y otros azares por amor a la patria».

Cuando invadieron los portugueses a Maldonado en 1816 le dieron el cargo de Ministro interino de Hacienda. En 1820 le nombraron diputado por Maldonado. En 1824 tuvo en sociedad con Juan Bautista Blanco, en los extramuros de Montevideo, un matadero de ganado vacuno. En 1826 ocupa el puesto en la ciudad fernandina, de vice-cónsul de Norte América. En 1838, de Portugal. En 1839 de Suecia y Noruega , así como Senador entre los años 1836 y 1838. El juramento de la Constitución del año 1830, los habitantes de Maldonado, lo hicieron ante Aguilar, ya que como alcalde ordinario, era la más alta autoridad.



Hombre progresista, en Febrero de 1838, le dice a su amigo Gabriel A. Pereira «Puede hacer lo que le parezca en favor de mi proyecto que duerme el sueño de los justos en el Ministerio de Hacienda. Se trata de un gran bien para el país que con la implantación de una nueva industria en el ramo nuevamente productiva de la República que es el de la cría de ganado, sacar todo el resultado, y mejorar las condiciones de ese ramo de industria es lo que conviene a todas luces en la forma que exijo

(389) Ibid. t. VII. Carta 575

(390) Ibid. Papeles de Gabriel A. Pereyra t. II. pág. 471.

(391) Museo Histórico Nacional. Montevideo.

se adopte... «. (390)

Transcurridos doce años del fallecimiento de Aguilar, su quinta continuaba figurando; ya que su hijo Francisco José en 1852 establecía un contrato con Guillermo Bacle para que «la mitad de la fruta q.e produjera, como igualmente toda la ortaliza q.e sembrara será partible entre ambos. Cuidara de la arboleda e hiciera todos los trabajos q.e fueren necesarios al cultivo de ella». (391)

Francisco José, el año 1873 concurre con sus vinos a la Exposición de Viena; y de ahí que el cronista de un periódico fernandino, al dar la noticia agregara que habían sido fabricados de una «parra cuyo tronco mide una altura de tres metros y un metro y 4 c. de circunferencia en su pié; 96 c. en su centro y 94 c. en el estremo superior

Pudo haberse utilizado también el producto de ésta; pero Adolfo Vaillant en su folleto «La República Oriental en la Exposición de Viena»,

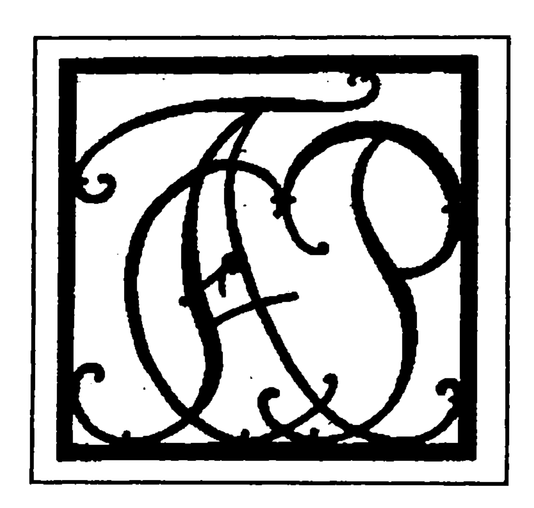


Fig. 81 Del balcón, quinta La Florida.

relata que fue del viñedo «de la quinta inmediata a la ciudad de Maldonado, y que el vino era igual al de Canarias».

El precitado pie de parra fue célebre por su corpulencia y hallábase en la finca del sacerdote Manuel Fonseca, adquirida después por Aguilar (h.) y en la que viviera largo tiempo.

En 1913 algo quedaba todavía de aquella afamada y primitiva quinta «La Florida»; no obstante ya las arenas voladoras avanzando por el Este, cubrían arbustos y arboledas. (En el inventario fue tasada en 10,515 ps.).

Su fundador siendo el primer introductor de los pinos en el departamento, por qué no trataría de librarse de tal amenaza?

Sólo se explica, por no haber adquirido tal vez, entre la cincuentena de variedades existentes, la adecuada; por ejemplo la del pino marítimo

(pinus marítima D. C.) que es el que prospera en los terrenos arenosos y profundiza sus raíces en las arenas movedizas, dándole estabilidad.

Así como el pino austral (pinus australis Much.) recomendado también para esos casos.

Como recuerdo de la quinta solariega «La Florida», se conserva en la colección del Dr. Ernesto Seijo (Loreley) Maldonado, el balcón del frente del edificio con el monograma conteniendo entrelazadas las letras iniciales de los nombres de ambos cónyuges. (Fig. 81). El sello para lacrar las cartas, era semejante a un jeroglífico.

Todo este detalle y parte del que se continuará mencionando, sólo corresponden hasta el año 1840.

Francisco Aguilar contaba con siete balleneras, una lancha y una canoa grande destinadas al servicio de la faena de los lobos marinos.

Allá por el año 1830 hizo construir una goleta, «La Loba». Estas embarcaciones y otros artículos marítimos fueron tasados en 8.759 Ps.

Para la locomoción poseía un carruaje, un carretón «enllantado con eje de fierro» y toldo de lona, un birloche, una carretilla imitando un carretón, dos carretas en servicio y tres desarmadas.

La fábrica de objetos de alfarería estaba, como se ha dicho, instalada en los fondos de la casa principal de la plaza.

Al hacerse el inventario judicial existía en depósito una respetable cantidad de material. (392.)

En su casa particular, habia hecho cubrir el piso de la sala «de baldosa vidriada formando flores de colores»; en una extensión «de 11 varas de largo por 5 1/2) de ancho», tasada en «3 pesos la vara» y que debieron ser de su misma fabricacion.

Algunas baldosas de Maldonado contienen como marca, las letras: E. G. D. V. que podría ser: Establecimiento General de Vidriados.

Para esto entonces, tenían «cuarenta barricas de arena traídas de Europa que se hallan existentes en la fábrica», así como dos «serones de barniz de alfarero»

Parte de esto debió constituir lo que Francisco Mazzoni (393) detallaba. Es decir, que los primeros encargues importantes de Marcial fueron en Agosto de 1839, y de ahí que Aguilar respondiera: «Alla van los artículos que me hizo encargar a España, los cuales me cuestan

---

(392) «3020 baldozas ochavadas, 2,000 idem grandes, 4,400 idem menores, 5,000 idem medianas, 1,040 idem mal quemadas, 3,000 idem chicas, 2,000 idem mayores, 1300 tejas, 336 caños, 54 macetas vidriadas. Dos lotes de tinajas, braseros, cazuelas, tapas de olla, lebrillos, tarros, floreros y 48 macetas sin vidriar».

(393) Francisco Mazzoni. «La industria de la Cerámica en Maldonado». Revista de la sociedad «Amigos de la Arqueologia». Montevideo. t. 1, pag. 66.

puestos en casi 450 pésos».

Antes de emprender el negocio, el maestro alfarero, después de hacer averiguaciones llega a descubrir algunos yacimientos de arcillas aptas; «muv buenas» en los alrededores de la referida ciudad.

Como opina Mazzoni, bien pudo haberse empezado la fabricación a fines de 1837, ya que según el mismo asegurara, el horno de cerámica se encontraba en actividad, en el mes de Febrero del año siguiente. Si así fué, sería -como él mismo indica- cuando solamente fabricábanse objetos sencillos y comunes; como ser «porrones, casuelas, floreros, macetas y caños» ..... quemados en un horno relativamente pequeño. Visto el buen resultado obtenido, debió decidir la construcción de un horno grande. Por lo tanto, queriendo perfeccionar su industria para producir algo artístico, hace una «Contrata formada entre Dn. Fco. Aguilar de una parte y Dn. Marcial Fumé de la otra pa. el establecimiento de una fábrica de azulejos, y otras clases de vidriados, como macetas, ladrillos, etc., por el espacio de tres años, bajo las condiciones siguientes:

Arto. 1º. El Sor. Forné se obliga a poner su dirección y trabajo personal pr. el salario de cuarenta pesos al mes hasta completar las dos primeras hornadas, y despues pr. setenta pesos mensuales siendo de su Cta. la manutención de su persona.

2º. Dn. Fco. Aguilar costearía los útiles y peones qe. necesite.

3º El mismo le franqueará al expresado Sr. Forné la casa suficiente pa. el alojamiento de su familia libre de alquiler.

Y en fe de estar mutuamte convenidos firman dos de un tenor en Mald.do a 21 de Nov.e de 1838.

Franco. Aguilar.
Marcial Furne»(394)

Dos años mas tarde, habiendo fallecido aquél, se terminó tan importante industria, pues al siguiente, remataron todo el material existente y útiles correspondientes de la fábrica.



Aguilar, en Agosto del año 1826, se dirige al gobierno de la provincia para manifestarle que la numerosa población de Maldonado, se veía

(394) Museo Histórico Nacional. Montevideo.

con más de cien jóvenes, que no participaban del beneficio de una instrucción de primeras letras, y que era de la mayor urgencia la construcción de un local apropiado para el establecimiento de una escuela pública por el sistema Lancasteriano. (395)

(Esta existía ocupando un salón alquilado, donde por su corta extensión no daba cabida para otros alumnos y por el cual el erario pagaba 13 pesos mensuales).

Además, suplicaba, se auxiliara a aquel benemérito pueblo con una suma considerada justa para ese loable fin; y también con «un sitio que se halla en la plaza perteneciente al Estado, conocido con el nombre de «La Comandancia»; el cual es suficiente para la formación del edificio (396) necesario para la enseñanza de ambos sexos

Giró, al recibir la solicitud, pide un detalle de los gastos que se originarían, y así se estuvo hasta el año siguiente, en que el terreno fué cedido a beneficio de la escuela, juntamente con algunos materiales y útiles pertenecientes a la fábrica de la iglesia en oonstrucción.

Y esto sin previo aviso del vecindario, a quien le correspondían en propiedad; puesto que habían sido adquiridos anteriormente con el dinero del pueblo.

Se empieza así la obra y algo se llega a levantar, cuando Aguilar comunica el haberse dado principio a la construcción que debía de servir para la escuela pública de primeras letras, el que estaría prontamente concluido, si como era de esperar se le franqueaba el dinero preciso para los gastos indispensables. Se habían invertido cerca de cien pesos en acarreo de maderas y hechura de marcos; y por no ser justo que este desembolso gravitara sobre los intereses de los vecinos, rogaba se sirvieran ordenar por quien correspondía, el pago de la referida suma; y que en la sucesivo se facilitara el importe de lo demás que se necesitase hasta terminarlo.

A esto le responde con fecha Octubre 15 de 1829: «El gobierno provisorio reconoce el celo de la Junta Inspectora de Maldonado... como tendiente a mejorar el establecimiento de la escuela Lancasteriana... Pero atento a cuanto debe a la economía del tesoro y a lo que en general demanda el interés del público, acuerda... que se suspenda la obra... y elija del edificio llamado el cuartel, sito en la plaza pr.pal de Maldonado, la parte que crea necesaria; y calculados los gastos de una preparación adecuada al objeto de esta medida, da cuenta de todo para deliberar.

---

(395) Juzgado L. Departamental de Maldonado. Nº 487. L. C. Año 1826.

(396) Este debía servir para 200 niños y el edificio tener 30 varas de largo, 7 de ancho, y ser de azotea.

Rondeau
Fructuoso Rivera».

Cuatro días después, la Junta Inspectora (397) responde, que el referido edificio era de piedra, las cuadras sin el ancho preciso y más bajas las paredes; y siendo indispensable hacer ventanas altas, se destruiría el edificio en la operación de abrirlas. Además, que era necesario levantar sus paredes para darle la altura que se requería.

La escuela pública debía proporcionar a los alumnos desahogo en lo interior, y si se dejaba franca la comunicación con el cuartel, donde estaba la cárcel pública, se rozarian con los presos que se sacasen al patio.

El orden Lancasteriano exigía que el edificio no se situara en la línea de la calle, donde cualquier ocurrencia distraería a los alumnos.

También se indicaba que si no fuera posible construirlo en ese terreno según el orden indicado, sería más soportable esperar que mejorado el tesoro público se les habilitase lo preciso para formar un edificio adecuado y se aprobase el presupuesto de gastos que se había remitido.

Además que el pueblo de Maldonado proporcionaría arbitrios para que se aminorasen aquéllos. Se agregaba que el Alcalde Ordinario don Francisco Aguilar aunque hubiera satisfecho ya, mil y cien pesos del primer plazo del arriendo por la isla de Lobos, iba a adelantar otros mil.

A más de esto, el mismo encabezaría con cien pesos una suscripción voluntaria a favor del edificio de la escuela pública y que la Junta Inspectora, prometía practicar otra en el departamento.

En noviembre 25 del corriente, el fiscal responde: «No podía dejar de apoyar el objeto de esta solicitud, si no se' hallara íntimamente convencido de la inmensa deuda q.e gravita sobre las Arcas del Estado, y de los mezquinos arbitrios con q,e cuenta hasta ahora para su extincion. Que se contesto al Alcalde Ord.o de Maldonado, q.e será plenamente satisfecho apenas mejoren las escaseces del Estado en q.e se halla».

Después de nuevos reclamos, el 27 del mismo mes, el gobierno resuelve: «que se conservase el establecimiento de la escuela de primeras letras», existente.

Se hizo entonces la suscripción voluntaria que alcanzó a cerca de quinientos pesos.

No obstante, algunas influencias debieron haber persistido para hacerle dar otra aplicación a la obra anteriormente empezada; la de una

(397) Archivo General de la Nación. Montevideo. Caja 782.

capilla. De manera que Aguilar, al ver desbaratados sus planes, tuvo con gran pesar que desistir de su intènto.

En el inventario de los bienes, cuando falleció, se declaraban varios objetos de valor. (398)

Su retrato al óleo (Fig. 82) - hoy en el Museo Histórico Nacional - no contiene la firma del autor; pero se supo el nombre, porque en el



Fig. 82 Francisco Aguilar.

dorso de la tela, habíase escrito con grandes letras: «Finesa de D.n. Francisco Aguilar a su esposa; se retrató en los 57 años de edad en Montevideo a 25 de Mayo de 1833. Por D.n Amedeo Gras». (399)

Se comprende que aquél debió quedarse bien satisfecho con el suyo, pues quiso que el artista pintara también el de su esposa y sus cuatro hijas.

Francisco Aguilar en Maldonado, contrajo terceras nupcias en 1835 con Javiera Pargas (fernandina). Nació en 1776 y falleció en Montevi-

(398) «Un piano nuevo que está en casa en Montevideo, 400 $» y citaremos ademas algunos de los objetos mas importantes que poseía, pero en Maldonado. «Un piano de muy poco uso, 600 $. Un órgano grande id. de cilindro 300 $. Una. mesa de billar, 600$. Seis mesas de arrimo. Dos docenas de sillas finas doradas. Dos espejos grandes. Un reloj de sobremesa. Dos floreros franceses con urna. Dos mecheros de platina. Una araña de cristal. Una alfombra grande de sala de tripe fino, etc. etc.». La plata labrada del servicio pesaba 102 onzas..

deo el 21 de Julio de 1840 a los 64 años de edad.

Al día siguiente de la 27ª sesión, «se reunieron a las doce del día y el señor Presidente dijo: que había convocado a los Señores con el objeto de instruirles del fallecimiento del primer Vice - Presidente don Francisco Aguilar, acaecido en la noche anterior, y con el de nombrar una Comisión que concurriera a la casa mortuoria a tributar a la memoria de dicho señor, las honras funerarias que parecían de atención.

Conformados los señores, se nombra para componerla al señor don Joaquin Sagra y al señor don Manuel Herrera y Obes, encargándoseles además que para la próxima sesión (que se convino tener el lunes inmediato) presentaran un proyecto de comunicación que debería pasarse a la viuda del señor Aguilar para manifestarle lo sensible que ha sido a la Comisión, la irreparable pérdida de uno de sus miembros, con lo que se concluyó el acto retirandose los señores a las doce y media.

Vidal.
Juan Atanasio Labandera.
Secretario.»

Así lo hizo la H. Comisión Permanente de la A. G. L. del Estado, enviando la nota de pésame, en la que terminaba diciendo: «La República nunca dejará de tomar interés en la suerte de la familia estimada de Aguilar», y firmaban:

José Vidal y Medina. Joaquín Ságra y Píriz; Lorenzo Justiniano Pérez. Salvador Tort. Manuel Herrera y Obes y Juan Antonio Labandera, secretario.

A raíz de esto, «El Nacional» escribía un artículo y del que extractamos algunos párrafos:

---

(309) «Amadeo Gras» Benezit dice lacónicamente: «pintor de historia, nacido en Amiens en 1805. Escuela francesa. Alumno de Couder».
Residió en Montevideo. en Buenos Aires viajó por el interior; fue a Chile, a Bolivia y al Perú. Dirigió una academia en Chuquisaca y otra en Buenos Aires.
Este pintor de evocaciones historicas es primer violoncelo de la Opera de París a los 20 años. Acompaña a Paganini en los conciertos efectuados ante la corte de Jorge IV. Pinta retratos y reinas religiosos en Montevideo. Llega a Bnenos Aires a los veiutisiete años 1832 - dejando la pintura por el daguerrotipo, y tras una vida laboriosa, muere en Entre Ríos a los sesenta y cinco años, rodeado de una quietud muy próxima al olvido. Pese a ello, algunos de sus retratos tienen carácter y no están desprovistos de interes pictórico.
(Museo Histórico Nacional).
Para tener un detalle completo de la vida artística de Gras y su obra, consúltese: Dr. Mario César Gras. Amadeo Gras. Pintor v músico. Buenos Aires. 1942.

Los servicios del Sr. Aguilar a esta República son inmensos.
No hay impuesto de que él no haya sido contribuyente:
no hay empresa benéfica o patriótica a que él no haya concurrido generosamente con su caudal y sus luces.

El fue uno de los obreros mas activos de la Independencia y libertad nacional. .. En Maldonado ejerció todos los empleos administrativos y concejiles. Fue diputado por la Provincia Oriental, cuando este pais hacia parte de la Republica Argentina, en la época azarosa de la guerra con el imperio del Brasil.

Senador de la República en dos legislaturas... Pero, a pesar de haber servido tantos cargos públicos y de que se prestaba siempre gustoso a desempeñarlos, sin solicitarlos nunca, jamás quiso recibir ningun sueldo o emolumento; y los que le pertenecían los cedía en provecho de los establecimientos de pública beneficencia...

La República.. si tuviera un panteón para las cenizas de sus hombres ilustres, las de D.n Francisco Aguilar, deberían ocupar una de las tumbas de ese panteón!» (400)

En el inventario y demás papeles particulares pertenecientes al mismo figuraban 2,518 documentos comprendidos en 51 legajos.

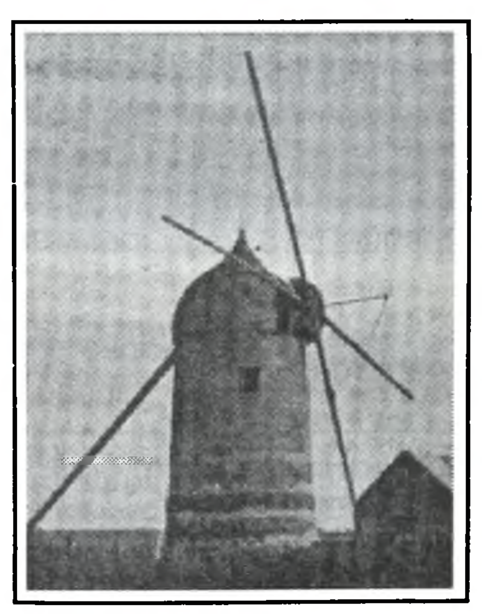


Fig. 83 El molino de viento

El Molino

El molino de viento (Fig.83), fue fundado en el año 1818.

(400) «El Nacional». Montevideo. Setiembre 11 de 1840. Nº 534.

Apéndices

Nº 1

Real Cédula, Al Governador de Buenos Aires sobre fortificar y poblar los dos puestos de Montevideo y Maldonado, y que ejecute lo demás que se expresa. Aranjuez, 10 de Mayo de 1723.

El Rey. Mariscal de campo Dn. Bruno Maurizio de Zavala, mi Governador y Capitan General de la Ciudad de la trinidad y Puerto de Buenos Ayres... para contener los Portugueses En sus límites. . como para fortificar y poblar los dos parajes referidos de Montevideo y Maldonado, a fin que todo lo q. en los mencionados despachos se Expresa y proviene, Ejecutéis y observéis literalmente segun tengo mandado; y os ordeno y encargo muy particularmente que si en el punto último de fortificar y asegurar los dos puestos Expresados no ubiereis ya dado principio a construir las fortalezas mandadas hazer en ellos, las hagais Ejecutar prontamente (pues de su dilacion se dá tiempo y lugar a los Portugueses a que ocupen el sitio y terreno, y se fortifiquen haziendose mas dificultoso el Empeño y travajo para desalojarlos con la fuerza) y que para Ejecutarlas segun mas convenga, representeis, y pidais todo lo nezesario al Virrey del Perú a quien doi la órden combeniente para que haziendo los esfuerzos posibles para perfeccionar esta disposicion tan de mi Real servicio, os subministre los Caudales prezisos, y el fomento y auxilio de nezesitareis para ello. .

Del Archivo G. de la Nación de Buenos Aires. División Colonia. Sección Gobierno. Cuerpo XIII. Anaquel 3. Legajo de Reales Cédulas Nº 4.

Nº 2

Regulación del costo de cada una de las dos poblaciones, que es conveniente establecer en Maldonado y Las Minas, Jurisdicción de Montevideo compuesta de treinta casales cada una.

Un casal su costo			Total pesos
Caballos cuatro	a p.os	4	16
Yeguas treinta	a Rs.	4	15
Vacas diez a	a pos.	3	30
Bueyes cuatro	a pos.	6	24
Ovejas cincuenta	a Rs.	4	25
Una carreta para cada dos	a ps.	60	30

Arado uno	a Ps.	4	4	
Azadas dos	a Rs.	12	3	
Achas dos	a Rs.	20	5	
Palas dos	a Rs.	12	3	
Ollas de fierro una	a p.os.	7	7	
Tacho uno	a p.os.	3	3	
Platos de palo dos	a Rs.	4	1	
Idem fuente una	a Rs.	12	1	4
Idem peltre una	a p.os.	4	4	
Trigo para semilla dos fanegas	a p.os.	4	8	
Maíz una fanega	a p.os.	3	3	
Legumbres una fanega	a p.os.	6	6	

Para cada casal importa pesos 188 « 4

Total importe de los treinta casales	Pesos	53.665»
Para la conduccion y recluta de los dichos		13.000»
Para su manutencion un año		23.045»
Para fabricar iglesia y ornamentos		3.600"'
Capellan		3.300»
Cirujano		3.600»
Para los ranchos en que han de vivir		3.500»

Importe de cada poblacion 103.700»

José Joaquin de Viana

Adq. Mario Falcao Espalter. Archivo General de la Nación. Montevideo. Caja 1. Carp. 8.

Nº 3

Razon de las Familias venidas de los,Pueblos de Misiones, para la Poblacion de Maldonado, y lo que se les da para su establecimiento.

Pueblo de Sn. Lorenzo

Dn. Juan Alberto Caracara Maria Salomé lairú	Hijos	Juan Alberto Simphorosa María Salomé
Dn. Agapito Paraberá Thecla ndiháy	Hijos	Agapito Ignacio
Dn. Theodoro Chacovo Cicilia Cuñaty	Hijos	Santiago Theodoro María Ignacia
Lorenzo mboypé Maria Rosa	Hijos	María Josepha
Casimiro Yapuay Simphorosa Nangacatri	Hijos	Luis Praxede Simphorosa
Viudos Bernabé Tirapará Josseph Aruyaré		María Francisca Simphorosa Ana María María la Merced
Viuda Simphorosa Tiarayí		
Viuda María Cuñangatú	Hijos	Christiano Pedro
Suelto Bartholomé Guayarí		

Pueblo de Sn. Miguel

Miguel Jary Liberata Cuñaminy	Hijos	Juan
Miguel Jary María Manduy	Hijos	Bartolomé Andres Teodoro Lucina Apolina

Sueltos { Inocencia Aratiré
María Manduy

Los viudos y viudas son suegros y Parientes de los otros: A cada familia se les dá treinta Bacas, Treinta Yeguas, seis Cavallos, Dos Bueyes, un carro para cada dos familias, y veinte Obejas.

Montevideo, 26 de Agto. de 1757.

Adq. Mario Falcao Espalter. Arch General de la Nación Montevideo Caja 1 .Carp, 8. D. 18.

Nº 4

Noticia de las casas que desde 20 de Octubre de 1773 se han construido en este Puestto hasta la presente fha.

Una de Antonio Mondragon. Sargto. de Drags.

Otra de 12 vs. de largo de Palo a pique, lindando con aquella.

Andres Campana. En la misma calle ha construido una casa de Palo a pique de 14 vs. de largo, su frente al Norte, calle por medio, y esquina con esquina de Dn. Manl. de Rivera, los fondos al Sur despoblados, igualmte. que por el Este, y por el Oeste, calle por medio esquina con esquina con Franco. Portillo.

Dom.o Antonio Ermida, una de ladrillo cosido, cubierta de texa de 15 vs. de largo, calle que del Oeste viene a la Plaza, da frente al Sur, calle de por medio con los cuarteles, los fondos al Norte, despoblados, y por el Oeste calle por medio esquina con esquina con Da. Maria Cabrera y por el leste. despoblado.

Dn. Gabriel de Basigalupo. En, la Plaza mirando al Norte, una de piedra de 10 vs. de largo, fondos al sur, de su misma pertenencia, poblados, lindando por el lestte y Oeste con Casas suyas.

Dom.o Folgar. Calle que sale de la Plaza a la Toma, una de adove Piedra y Palo a pique, cubierta de paxa, de 20 vs. de largo, mirando al Oestte, calle pr. medio y esquina con esquina, de Geronimo Muñiz, sus fondos al leste despoblados, como por el Norte, y por el sur lindando con Vicente Cevallos.

Juan Antonio Fernandez. Una de Palo a pique en la calle que sale

de la Plaza al leste de 12 vs. de largo, mirando al Norte, y los fondos al Sur despoblados, por el Nortte linda con Miguel Anto. Aldaya, y por el Sur con la del Baqueano Ramon Delgado.

Antonio Machado. En la calle que sale de la Iglesia al Norte, mirando al lestte una de Palo a pique calle por medio con Andres Gomez, sus fondos al Oestte despoblados como los costados al Norte y Sur.

PRINCIPIADAS

Juan Plá. Edificio en la Plaza, mirando al Oeste una de Piedra de 12 vs. de largo, lindando por el Norte, con casas de Pedro Jph. Perez, y por el Sur calle de por medio esquina con esquina, de Miguel Antonio Aldaya, y tiene tambien edificada una bivienda de lo mismo de 10 vs. de largo, mirando al Oestte calle de por medio, lindando por el Sur, y Norte con sus mismas tierras, y los fondos de todo despoblados.

Dom.o Angós. Soldado aragon una de 10 vs.

Rosa Sambrano, otra de 12..

Agustin Collado, una de 9.

Antonio Sambrano, y Acensio Asturada y algunos otros mui a los principios.

Maldonado y Enero 20 de 1775.

Joseph Igo. de la Quintana

Sr. Dn. Juan Joseph de Vertiz.

División Colonia. Sección Gobierno. Maldonado 1775-.76. L. Nº.0 4. S VI. C. 3, p. 3. Nº 5. Archivo G. de la Nación de Buenos Aires.

Nº 5

4ª Partida prozedente del Paquete S. Phe. Neri.
Julio de 80.

Pª Maldon.º

Josef Garcia. Magdalena Fuente su mujer. Jerónimo, Andrés, Teresa, hijos.

Francisco Vazquez. Viudo. Agustin, Matias, Manuela, hijos.

Francisco Perez Brañas. Francisca Santos, su mujer. Matías Alonso. Isabel Ferrera, su mujer. Tirso, Francisca Matilde, hijos.

Andrés Alonso. Catalina Garcia, su mujer. Estevan, Juan, Manuel, Florentina, hijos. Luis Campo, su nieto.

Antonio Miguel., María Sanchez, su mujer. Juan, Francisco, Pedro, Juana, (ilegible), hijos.

Manuel Baquero. María García, su mujer. Manuel, Isabel, Joaquina, hijos.

Manuel Ortiz. María Marcos, su mujer. Baltazar, Agustina,' hijos. Dionisio Rodríguez, Tomasa de la Vera, sobrinos.

Miguel Gonzalez. María Martínez, su mujer. Francisca, Dominga, Isabel, hijas.

Domingo del Barrio, viudo. Manuel, Juan, Toribio, Andrés, Antonio, Lorenza, hijos.

Ambrosio Rodriguez. María Bello, su mujer. Josefa, Francisca, María, hijas.

Paulino Baeza. Francisco Corral. Pascual Caballero. Bartolomé de Dios. Juan Tercero.

6ª Partida Venidas en la Fragta. N.a Sra. de la Barca

P.ª Maldon.º

Juan Fabra. Teresa Pardo, su mujer. Nicolás, María, Manuel, Bentura, Juan Br.mé, hijos.

Agustin Corbo. Isabel Vizente, su mujer. Luisa, Pedro, Fran.co, Agustin, Tomás, hijos.

.Tomás Corbo. Isabel (ilegible), su mujer. (Ilegible), hijos.

Alonso Benito. Antonia Corbo, su mujer. Eustaquio, María, Irene, hijos.

Josef Borrego. Agustina de Fuente, su mujer. Ana, Josefa., Manuel, Inés, hijos.

Francisco Visénte, María Perez Valero, su mujer murió en 4 de Abril. Antonia, Manuel, Francisco, hijos. Filano Alonzo, sobrino.

Josef Hernandez. María Blanco, su mujer. Alonso, Antonio, hijos.

Fran.co Victora. Josefa Lececa, su mujer. Juan, Ventura, Guillermo, hijos.

Archivo Gral de la Nacion. Montevideo. Caja 96. carp. 3, doc. 75.

Nº 6

La bahia de Maldonado tiene 3 kilómetros al sur del A.º del Molino (la turbera) y 2 al noroeste de la extremidad de Punta del Este, la Isla de Gorriti. De 1 1/2 kilómetros de norte a sur y de 800 metros en su parte mas ancha de este a oeste.

Entre ella y Punta del Este queda la Boca Chica con fondo de 14 metros, pero dotada de bancos que hacen su navegación difícil para los buques de gran calado, si quienes los dirigen no poseen un perfecto dominio del lugar.

Entre Punta Britos (al noroeste de Gorriti) y Punta Ballena queda la Boca Grande, ancha de 7 kilómetros y medio, y es la entrada principal del puerto.

La isla está rodeada por un banco de arena y restingas de piedra con fondos muy variables; pues oscilan entre 1 y 5 metros y medio.

Al S. E. hay una valiza con luz verde a destellos cada 5 segundos, visible a 5.500 metros... En torno de Gorriti hay bancos peligrosos, algunos muy conocidos el de Martín, al S. E., el del Monarca al N. O. de la Punta Brito, rocoso y con 7 metros de agua y una valiza a destellos blancos visibles a 15.000 metros; el de los Banquitos, piedras también valizadas con 3 metros de profundidad, al N. E. de la isla; el bajo del Este frente a Punta del Este, donde se han perdido muchos buques; el Banco Nuevo y el Banco Silvia al S. de Gorriti.

Elzear S. Giuffra. Hist.. de la Rep. O. del Uruguay. Montevideo. 1935 pág. 370.

Nº 7

El Cabildo de Maldonado a la Junta de Buenos Aires.

Exmo. señor - Ha recibido este Cabildo con la emocion mas tierna los oficios de V. E. de fecha 5 y 7 del corriente, y los adjuntos impresos que se acompañan... Maldonado este pueblo expirante, revive hoy en su existencia politica al impulso de las sabias providencias de V. E.

La habilitacion de su puerto lo hará en breve numerar entre los grandes de esta América: sus habitantes la recordarán con ternura: bendicirán la mano que les ha protegido:serán sensibles a los testimo-

nios de protección y liberalidad que se les ha dispensado, y sus representantes despues de dar a V. E las mas debidas gracias, le consagran y le consagrarán mi homenaje de eterno reconocimiento, de amor y de respeto.

A este fin se ha acordado celebrar una misa solemne con Tedeum, iluminar el pueblo en la víspera y día de ella, proporcionar todas las demostraciones de alegria que permita la estrechez del destino.

Descanse V. E. en el celo y actividad de este Cabildo, que no omitirá medio de contribuir por su parte a la ejecución de un establecimiento tan importante, que tomará las medidas mas útiles para el fomento de su pueblo, seguro de contemplarlas garantidas por un gobierno que cifra el desempeño de sus deberes en la felicidad de todos.

Dios guarde a V. E. muchos años. Sala Capitular de la Ciudad de Maldonado y Julio 16 de 1810.

Antonio Jesus de la Fuente. José Inchauste. Vicente Martínez. Alejo Monegal.

Nº 8

«Mui Señor mio: La adjunta noticia instruirá a V. S. de la Artillería que existe en cada destino de los de esta Comandancia con la expresion de su calibre, y de estar en disposicion de meterla en batería para hacer fuego siempre que conbenga, segun se sirve V. S. prevenirme en fecha 26 de febrero próximo pasado.

Nuestro Señor guarde a V. S. muchos años. Maldonado 5 de Marzo de 1775.

(fdo.) J.n Mig.l Febrer

	Destinos	Calibres						
		16	12	8	6	4	3	2
En la isla	Sn Juan	3	3	«	«	«	«	«
	Las Animas	«	«	«	«	«	4	«
	San Fran.co	1	1	«	4	«	1	«
	S.n José	«	«	«	«	4	«	«
En tierra firme	Punta del Este	«	«	3	«	«	«	«
	Pólvora .	«	6	«	«	«	«	«
	Aguada....	«	«	«	«	«	«	«

En este puerto de servicio de Bronce	«	«	«	«	«	«	1
En la guar.a de la Isla p.a aviso inútil	«	«	«	«	1	«	«
En la Punta del Este ydem	«	«	«	«	1	«	«
	4	10	3	4	6	5	1

Cañones de Bronce	*De Serv.o*	*Med,no*	*Comp.on*	*Inutil*
Del calibre de a 2	1	«	«	«
Cañón de Fierro				
Del calibre de a 16	4	«	«	«
íd. de a 12	10	«	«	«
Id. de a 8	3	«	«	«
Id. de a 6	4	«	«	«
Id. de a 4	5	«	«	«
Id. de a 3	5	1	«	«

Archivo General de la Nación. Buenos Aires. División Colonia. Sección Gobierno Maldonado. Legajo Nº 4 Años 1775 - 1776.S.6. C. 3. A. 3. N.º 3.

Nº 9

Instruccion que deberá observar el Comandante de las Lanchas Cañoneras, Capitan de Fragata graduado ,Dn. Fran.co Xavier de Viana, destinadas al apostadero del Puerto de Maldonado para los fines que a continuacion se expresa en los Artículos siguientes.

1) Llevará a su órden las cuatro Lanchas Cañoneras nombradas Reyna Luisa, Estremeña, Castellana y Porteña mandadas por los Tenientes de Navío D.n Ramon Villegas, D.n Josef de Llanos y D.n Pedro Calle, a quienes prevendrá el orden, método y disciplina que ha de observarse en el Puérto de Maldonado para conseguir la instruccion completa de la gente, en el uso de la bala roxa, guardando en los ensayos que se hagan de ella todas las precauciones imaginables para impedir un desgraciado acontecimiento.

2º) El objeto de estas Lanchas ha de ser principalmente el de situarlas en paraje seguro del Puerto, y en disposicion de salir sin pérdida de instante a batir qualesquiera buque enemigo, o reconocerle si las cir-

cunstancias del tiempo, u otras imprevistas lo permitiesen.

3º) Procurará el Comandante concertar sus operaciones en caso de atacar los enemigos por mar o tierra a aquel Puer to, con el Comandante Militar de Maldonado acordando entre sí quando combenga aquellas disposiciones que afianzen el mejor servicio del Rey, y la gloria de sus R.s armas; a cuyo fin se franquearán mutuamente las noticias y los auxilios necesarios para el efecto.

4º) Se hará un particular encargo a los Comandantes de las Lancbas para que procuren tratar a la tripulacion de cada una, de tal modo que sirva con gusto, inspirandoles aquel entusiasmo y amor a la gloria, fácil de conseguir con el agrado.

5º) En el caso de que una expedicion enemiga ataque el Puerto de Maldonado, el Comandante de las Lanchas procurará inmediatamente situarse, sostenido de las baterías o de tierra o de las Isla de Gorriti, en tal forma que pueda batir con bala roxa, principalmente a los Navíos y buques de gue rra, observando si será esto preferente o que ofrezca mas ventajas, que acudir al parage donde intenten hacer el desembarco.

6º) Se aprovechará la ocacion de los chasques que despache para aquí el Comandante de Maldonado por los quales me comunicará todas las novedades y ocurrencias que hayan sobrevenido en objetos marítimos, proponiendome las ideas o pensamientos que se ofrezcan al Comandante de las Lanchas para el mejor servicio del Rey, pues las circunstancias y conocimientos del lugar le pondrán en estado de discernir con acierto en estas materias.

7º) Así mismo combinará con el Comandante de Maídonado sobre el modo de establecer una Vigía en parage oportuno y ventajoso por su altura y mediacion para que puedan hacerse las descubiertas a el mar a un orizonte de bastante distancia: y por si acaso el S.or Virrey de estas provincias resolviese fabricar unas buenas Vigías que deba servir p.a en todos tiempos, convendrá el formar un plan sobre este proyecto, acompañado del presupuesto de gastos p.a costearle las noticias que conbengan para resolverse con acierto.

8º) Todos los Comandantes de las Lanchas tendrán un especialisimo cuidado en la conservacion de su gente, atendiendo a que se moje sin necesidad y que descanse en la noche debajo de prudencia, precaviendola de los relentes y del frío advitrando aquellas providencias ulteriores que asegura estos fines tan atendibles de parte del que manda.

Montevideo 21 de Junio de 1797.

Joseph de Bustamante y Guerra.

Nº. 10

Representación del vecindario de Maldonado sobre reclamación de varias medidas al Gobierno, en protección de este pueblo.

El abandono de la Isla de Gorriti en las presentes circurstancias han llenado de desconsuelo y confusión a este vecindario, y se teme y con razon entregado al enemigo en el momento que se presentan para invadirnos.

Esta determinación, que segun voces ha salido de la junta de Guerra de Montevideo ha dimanado de un oficio del comandante de dicha isla Dn. Bernardo Lorenzo Morgado al Sr. Gobernador de aquella plaza de Montevideo haciendole presente que no podrá defenderse con los 100 hombres de la dotación, le hacía responsable de las resultancias.

Con este principio sin tomar otros informes y sin ordenar a la referida isla un refuerzo de 200 hombres más, con los cuales habría quedado suficientemente guarnecida, hemos visto con admiración dicho abandono.

Este se ha ejecutado con tanta actividad que babiéndose recibido la órden el viernes 18 del corriente, se dió principio el siguiente dia 19 al desembarco de los útiles, habilitandose los dias festivos; y con tanta priesa en desocupar la. isla, que más ha parecido fuga precipitada, que órden meditada y comunicada, todo lo cual ha aumentado el desconsuelo a este vecindario.

Esta exactitud ha causado así mismo tanta admiración y desconsuelo como la misma órden, porque no debiendo ignorar la situación de la isla de Gorriti y el fuego de sus baterías con las de la costa firme, todos los puntos de esta, la condición del fondeadero y lo demás consiguiente.

Abandonar la isla de Gorriti es abandonar igualmente al puerto; y dueño el enemigo de uno y otro será cuando quiera de la costa firme, del puerto, del pueblo. . . y de todas las costas.

Abandonada como está la isla de Gorriti, son inútiles las baterías de la costa firme, porque si se apodera el enemigo de aquella, en el momento será dueño del fondeadero y Punta del Este.

No se ignora en este vecindario la indiferencia y aun desprecio con que se habla en Montevideo, de Maldonado cuando se trata de los puntos de defensa y de interés. Se dice que este es un pueblo pobre: que importa poco se pierda, porque en este caso sería inmediatamente arrojado al enemigo: Que debe atenderse con preferencia Montevideo a

Maldonado, ya por la opulencia de aquella ciudad como por la situación de mas interés: que las poquisimas fuerzas que hay aquí deberían ir a Montevideo y que hasta el Tren Volante de artillería debería hacerse regresar por la gran falta que hacen allí los 24 artilleros empleados en él, lo cual segun noticias, no ha faltado quien esto haya propuesto en la Junta. de Guerra: Que Maldonado en nada auxilia de víveres a Montevideo, y por este tenor otras expresiones dirijidas todas a que el gobierno forme de este pueblo y punto un concepto de muy poco o ningun interés para el estado.

Maldonado es un pueblo pobre y Montevideo rico y opulento. Es verdad, pero la opulencia de Montevideo no la ha adquirido por sí solo. Maldonado y su jurisdicción han contribuido en mucha parte porque cómo pasivo y dependiente en sus consumos y productos del mismo Montevideo, adonde le es forzoso acudir para sus compras y ventas, haciéndolas de segunda, tercera y a veces cuarta mano; al paso que este pueblo por precisa consecuencia jamás medra, ni medrará mientras se mantenga en esta especie de pupilage...

Sus propios habitantes de Maldonado estiman tanto sus míseros ranchos de paja y ordinarios muebles como el mas rico de Montevideo de sus tesoros... y tienen derecho a reclamar del Gobierno que los ampare poniéndolos a cubierto del enemigo y el Gobierno es de esperar los atenderá...

En estas críticas circunstancias ha tenido noticias este vecindario que el enemigo tiene habilitada en Buenos Aires una expedicion de 1500 hombres con los cuales se temen los de Montevideo ser invadidos; pero acá con mas razon presumimos que tan pocas fuerzas para aquella plaza, se dirijan mas bien a nosotros auxiliados por los dos oficiales que se recogieron en Santa Teresa, y fueron aqui testigos de nuestro mal estado de defensa... y la verificará mas pronto si sabe el abandono de la isla de Gorriti, que no tardará en saberlo.

Que el S.r Gobernador de Montevideo se sirva atender al amparo y defensa de este punto, sus vecinos, campaña y costas, proponiendole que la isla de Gorriti vuelva de nuevo a fortificarse, que además de los 100 hombres que tenía de dotacion se refuerze con 200, y que se refuerze tambien la guarnición de esta plaza con 400 a 500 hombres más y algunos oficiales veteranos y de disposición militar.

Nicolás de Arredondo en el año de 95 y 96 en que se solicitaba se fortificase este puerto e isla a. causa de una guerra que amenazaba, y dicho Sr. Exmo. ha contestado dando las gracias a este vecindario y Cabildo.

Suplica a V. S. su vecindario. Maldonado 27 de Julio de 1806.

Arch. G. de la Nación. Montevideo. Libro 289 p. 106.

Nº 11

A las 10 de la mañana del 29 de Octubre de 1806 dió parte el piloto de la vigía al Com.te de la plaza D. Juan José Moreno, de siete embarcaciones a la vista que venían del oeste en popa para el puerto, con viento favorable, mar bella y a toda vela, y desde luego se distinguieron un navío y dos fragatas de guerra, que venian delante con embarcaciones menores pr. sus popas, sucesivamente se dio parte de más buques hasta el n.o de trece, siguiendo el mismo rumbo.

Las dos fragatas fueron las primeras a entrar dentro de puntas dirigiendose al paraje, y costa del molino, que está situado entre la batería de la Aguada y una punta de piedras antes de llegar a la Ballena: y se atracaron muy a la costa en donde fondearon al medio día muy cerca a la playa, y se acoderaron.

El navío se fondeó mas afuera, y sucesivamente los de mas buques iban entrando, y fondeados en donde les permitía la bordada. Desde luego se vieron muchas embarcaciones menores en el agua cargadas de gente, dirigiendose a la playa en donde iban desembarcando bajo de los fuegos de las dos fragatas acoderadas: que no tuvieron necesidad de disparar un cañonazo ni tiro de fusil porque no hallaron oposicion alguna a pesar de que las dos fragatas referidas estaban a tiros de la batería de la Aguada; que tenía 60 hombres de dotacion con 4 cañones de a 24; y después se supo que queriendo Dn. Manuel Faxardo, subteniente retirado de las milicias de artillería de dicha plaza hacer fuego con la gente destinada allí, se opuso con espada en mano el teniente de Infantería

Dn. Juan Carbajo comandante que era de artilleria de la Plaza.

Desembarcados que fueron los ingleses a las 5 de la tarde ya vinieron para el pueblo atravesando los médanos sin hallar oposición.

Media hora antes de ponerse el sol salió nuestra gente de la plaza de Maldonado en número de 220 hombres poco mas o menos, al mando del capitán de Blandengues Dn. Miguel Borrás con el correspondiente tren volante de 4 piezas al cargo del súbteniente de artillería D. Francisco Martinez, y todos con el mayor espíritu marcharon y se colocaron arriba del primer médano de arena, que está situado al oeste de la ciudad en su arrabal, a tiempo que ya los enemigos se descubrieron subiendo el médano más alto que los cubría a distancia de tiro de fusil de

los nuestros. En este estado se acercó el oficial de la vijía en donde se hallaba el comandante de la plaza a pié (y del piloto del vijia desde el alto de ella les daba la noticia de la marcha y evoluciones de los Militares.) haciéndole presente que las cureñas del tren se hallaban enterradas en la arma hasta los ejes; y que en esta disposición no solamente no podía hacer uso de la artillería, sino que la iba a perder, sino se le auxiliaba inmediatamente con la gente para sacarla y colocarla en terreno firme, que segun su parecer; y la situación de los enemigos era defender el pueblo si fuere posible colocando una piesa al pie de la torre, y las demás en las boca calles por donde podrían entrar.

Habiendose conformado el comandante de la plaza con este parecer se sacaron con mucho trabajo los 4 cañones del tren de la arena, y luego se retiró nuestra gente hacia la torre en donde se desmontó toda ella, haciendo fuego al enemigo con el obus y fusilería y en este estado se dividieron los ingleses en tres columnas, atacando la una a la gente del pie de la torre y a la de su altura, que tambien le hacian fuego, y las otras dos atacaron por las dos calles que entran a la plaza adonde estaban colocados los tres cañones en sus boca Calles.

El númeroero de los enemigos era muy superior a los nuestros, que se defendieron con mucho valor hasta que se vieron precisados a trepar en la iglesia nueva, otros en las asoteas del ministro, otros en el cuartel y en otros parajes hasta que se rindieron como a las 8 de la noche despues de estar el enemigo en la plaza.

De los nuestros murieron dos oficiales D. Manuel Hernandez Arena y D. Vicente Cortés, este último en el patio del Ministro al bajar de la azotea, y seis voluntarios de la caballería, quedando prisioneros ocho oficiales y sesenta y ocho soldados, y de los ingleses murieron de treinta y siete a cuarenta.

Siendo de advertir que en toda la accion no se hizó bandera alguna en la torre; y el generál inglés dijo después que había suspendido la marcha haciendo alto en el médano mas elevado, espérando una bandera o parlamentar antes del ataque para capitular; pero que no le quedó otro arbitrio que el de ganar el pueblo por la fuerza, sin poderse contener su tropa en el saqueo que hizo de tres dias.

Por no haber capitulado los jefes y que estos se retiraban con sus familias salieron a pié sin mas que lo encapillado, huyendo y encaminandose a la villa de Sn. Carlos, a donde pasaron la noche en medio de llantos y gemidos que era una compasión y tambien en la misma noche se retiraron a la citada villa de Sn. Carlos, el comandante militar, el ministro de hacienda y demás oficiales y resto de tropa con sus familias y los dos cañones del tren, con lo que se concluyó el día 29.

Relato por un vecino honrado de Maldonado que vió y presenció todo lo acaecido y caminó a pié en dicha noche con su familia hasta la villa de San Carlos.

Papeles de Andrés Lamas. Arch. G. de la Nación.

Nº 12

«Numismática - Para ayer estaba anunciada la venta en remate, en Buenos Aires, del valiosísimo monetario formado en esta capital por el señor Pigneira, ex - propietario del teatro San Felipe.

Consta de 3,400 piezas de cuya variedad y mérito dan idea estas líneas de un colega argentino:

«Contiene monedas antiquisimas, griegas y romanas anteriores a la era cristiana, monedas del Japon, China, Siam, ejemplares casi únicos de monedas acuñadas en los estados Sud - Americanos cuando se hallaban bajo el dominio de España, pesos mejicanos acuñados bajo la dominacion de Iturbide y de Maximiliano, zequíes moriscos acuñados en Granada, colecciones completas de las monedas de oro anteriores a la época moderna de Francia, Portugal, Inglaterra y demás estados principales de Europa; monedas españolas de plata que no pesan menos de medio quilo y del tamaño de un plato de postre, algunas de las cuales son verdaderas maravillas de ejecucion artística, la colección completa de las monedas acuñadas bajo el papado de Pio IX, y mil y mil piezas mas, curiosas todas, aun las de la época reciente; que son las menos, por la escasez de los ejemplares de ellas que fueron acuñadas».

«El Siglo». Montevideo, 19 de Enero de 1888.

Nº 13

«Que el lugar que ha de ocupar cada pabellón es de 11 varas, 1 pié y seis pulgadas de largo de las que se le darán. a la sala 4, y las restantes separando el grueso de los muros se distribuirán por igual en cocinas y dormitorios. El que ocupa la habitacion del Comandante es de 17 varas 1 pié y 6. pulgadas, las que se deben distribuir con la misma proporción que en los pabellones, a excepcion de la sala que debe ser mayor como se manifiesta y podrá todo arreglarse segun el plano debiéndose trazar la obra o repartirla antes de principiarla a fin de que quede bien distribuida.

Que los muros que dividen los pabellones uno de otro deben ser del grueso del largo de un ladrillo; y los demás del ancho del mismo ladrillo, y que en cada cocina al lado del fogón. debe haber su letrina con su conducto a la calle donde se hará un pozo para la inmundicia.

Notas del plano de Agosto 23 de 1793. Museo Municipal. Montevideo.

Nº 14

«En la Ciudad de Sn Fernando de Maldonado, a los dos dias del mes de Mayo del año de mil setecientos ochenta y siete; Habiendo el actual S.r Alcalde Ordinario de esta Ciudad y su Jurisdiccion, dispuesto se hiciese, Junta de los Señores Capitulares, para efecto de acordar, sobre la festividad del S.to Patron, S.n Fernando, estando todos juntos en esta Sala Capitular, de n.ro Ayuntam.to se determinó lo siguiente. 1.º Que se reconosca por patron de esta Ciudad, a S.n Fernando, dia treinta de Mayo, y que este dia sea de Presecto en esta Ciudad y su Jurisdiccion. 2.º En este Dia se diga Misa solemne, y Capitular con sermon. 3.º Que se haga, y juntamente se bendiga para esa Seremonia, un estandarte de damasco, y que en su centro se coloque, el retrato de N.tro Soberano D.n Carlos tercero, que Dios g.de. 4.º Que n.ro Alferes R.l deberá llebar este estandarte tanto la bíspera del S.to en el Paseo, cuanto el Dia mismo a la Iglesia; y hasta bolverlo a dejar en este Cabildo, con la mayor solemnidad, y Comitiba q.e sea posible. 5.º Que se pida al S.or Com.te de las Armas d.ho estandarte, y así mismo que se sirva d.ho S.or mandar a los Ofisiales de Milicias lo acompañen ocupando cada uno su respectivo lugar. 6.º Que n.tro S.or Alcalde nombre para d.ho acompañam.to a los becinos mas acredores, viendo siempre al primer objeto, los que ayan sido Capitulares en este Cabildo. 7.º Que se nombre un director que tenga el quidado de que todo baya con la mayor autoridad, y arreglo y que este sea el que n.tro Alcalde alle mas sufisiente».

Archivo G. de la Nación. Montevideo. Libro 269. p. 88.

Nº 15

Suscripción que se abrió por los comisionados para la obra de la iglesia autorizados por el Cabildo de ésta ciudad.

	a saber	pesos	reales
Dn. Geronimo Pío Bianqui		675	
Dn Juan Jackson		102	
Dn José Rodriguez 100 fanegas a entregar durante la obra de la iglesia a 12 rls..		150	
Dn José Olaverri 50 ps.- los 25 en el presente año y el resto durante la obra de la iglesia en la mejor forma que le sea posible pagar.		50	
Dn Manuel Cabral 100 ps durante la obra		100	
Dn Mariano Oribe 100 ps. en acarreos de arena y ladrillos durante la obra		100	
Dn Juan Susviela ofertó 76 ps. en maderas de barco que entregó		76	
Dn Gavino Fresco 100 ps en dinero durante la obra.		100	
Dn Vicente Martin ofertó 50 ps. a entregar en el presente año 10 ps. y el resto durante la obra como le sea posible		10	
Dn Pedro Cuvelo 50 ps en acarreos de arena y ladrillos		50	
Dn Juan Formoso 16 ps. a entregar 4 para cada año durante 4 años.		16	
Dn Francisco Calamet 25 ps. en la mejor forma posible		25	
Da. Josefa Puentes Revillo 100 ps. en jornales durante la obra		100	
Dn Romualdo Ximeno una mula mansa considerada en		16	
Dn José Inchausti el valor de 400 ps considerado en los jornales de un criado permanente durante 4 años en que siga la obra		400	
Dn Santiago Cantera 25 p en acarreos de arena y ladrillos		25	
Dn Alberto Camino 150 ps en ladrillos (10.000)		150	
Dn José Riibeyro 34 ps en efectivo		34	
Dn Angel José Nuñez 25 ps en jornales de sus criados		25	

	a saber pesos	reales
Dn Juan Antonio Ferrer ofertó 32 ps durante 4 años a 8 ps en cada uno	32	
Dn Cayo Aparicio 25 ps. en plata	25	
Dn. Juan Manuel Acosta por dos meses un criado albañil.		
Dn José Pintos Gomez 100 ps en dinero durante la obra	100	
Dn Manuel Nuñez Fagundes 100 ps. en acarreos, jornales durante la obra	100	
Dn Francisco Figueroa ofertó por sí y su señora 150 ps a entregar en el presente año 75 ps. y el resto el siguiente.	150	
El dicho señor 2 palos de barco considerados en 20 Ps..	20	
Así mismo 60 días en jornales personales	30	
Dn. Tomás García	8	4
Dn Fernando Pelayo 4 ps para ocho días un peon	4	
	$ 2,723 «	4

Maldonado. Agosto 31 de 1824.

Juzgado Letrado Departamental de Maldonado.

Nº 16

Cuenta de varios gastos que se han echo para la Funcion del Santo Patrono San Fernando, por disposicion del Señor Mayordomo Dn. Francisco José Aguilar; cuya Fun ción se hizo el 30 de Mayo y el 26 de Diciembre de 1841.

Alquiler de alajas ornamentos y floreros del Santísimo	6.	
íd. de todas las flores y dos velas grandes de la virg.n del Rosa.o	5.	6
2 ¾ v.s punto blanco ancho á 8 r.s -	2.	6
1 ¾ id. madrás á 1 -		1.75
3 Papeles de alfileres á 2 1/2 r.s - .		7.50
1 v.a sinta de gasa ancha en 2 1/2 r.s - .		2.50

2 r.s de insienso -		2.
Pagados a Juan de la Cruz por convidar al vecindario y incendiar varios fuegos 12 r.s.	1	4
Íd a Manuel Fresco por los repiques y por incendiar varios fuegos en la Torre de la Iglesia 12 r.s	1	4
Id. á Silverio por encender toda la sera en la Iglesia.	6	
Importe de la cuenta que ha pasado el Teniente cura D.n José Betolaza, treinta pesos -	30	
El Sermon q.e predicó el S.or Cura de Rocha Fr. Manuel Rivero - gratis -		
La compostura de la Iglesia que hicieron las Señoras madre política, y Esposa de Pintos -gratis.		
	$ 49.	7.75

Es el importe de la presente cuenta quarenta y nueve p.s con siete reales y setenta. y sinco centavos. Ha de agregar el Señor Aguilar a esta misma cuenta lo q.e haya pagado por dos arrobas de cera labrada, una caja de flores, el importe de las cortinas de damasco de lana, y cenefas de madera en las ven. de la Iglesias, dos candeleros grandes de madera, la música y los cantores de Sn. Carlos, igualm.te el costo de todos los fuegos.

Maldonado 10 de Enero de 1842.

Como encargado del Sor. Aguilar.

José Pintos Gomez

Juzgado L. Departamental de Maldonado.

Nº 17

El Parque Miramar del Sr. Ambrosio Gomez (hijo) se encuentra ubicado contiguo al del Sr. Burnett. Sus primitivas plantaciones datan del año 1900 y el establecimiento está subdividido en dos fracciones.

La primera de una superficie aproximada de 20 h.s., de las cuales, salvo unas 4, plantadas con eucaliptos variados. El resto está totalmen-

te cubierto de pinos.

Pudimos admirar al rededor de 2.000 pinos marítimos de 8 años de edad, de seis metros de altura media. El pino pinea está representado por 2.000 ejemplares y además unos 1.500 que denominan rastrero.

En la segunda fracción compuesta de 30 hs., en el año 1905 se plantaron 2.000 pinos marítimos; y hasta el 1909 al rededor de 40.000, llegandose a conseguir en todo ese periódo un éxito de 25.000 prendidos.

El doctor Roman Bergalli en una década transforma 30 hs. de médanos y bañados permanentes en hermosas agrupaciones de variadas esencias florestales.

Chácaras del Rincón de San Rafael. Dodera y Rodríguez, 5.000 eucaliptos de 1 a 4 años y 8.000 pinos de 1 a. 4 años. Antonio D. Lussich, 18.000 eucaliptos de 4 a 5 años; Enrique G. Burnett, 2.000 id.; Thomas y Plaza 12.000 pinos de 2 años, 20.000 de 1 año, 4.500 eucaliptos de 9 años, 4.100 id. de 2 años; Manuel Gorlero, 2.000 pinos marítimos, 10.000 álamos. Camilo Walter, 6.000 eucaliptos de 4 a 6 años, 600 pinos de 2 años. Fabini y Supervielle, 5.000 eucaliptos de 5 a 6 años, 8,000 pinos de :3 años, 4.000 id. de 1 año. Las chácaras de los Sres. Chiossi y Stagnaro y las numeradas 1, 2, 3, 4, 6, 7, 8 y 9, contienen cada. una de ellas más de 1.200 eucaliptos globulus que en la actualidad cuentan 8 a 9 años de asiento.

El Sr. Francisco Mancebo asociado a los Sres. Milans, Giuria, Queirolo, Restano, Mondino y otros, ha. adquirido una importante fracción de tierras arenosas ubicada dentro del ejido del pueblo para dedicarías a plantaciones de arboledas.

Habiendo plantado en estos últimos años, alrededor de 16.000 pinos marítimos y 7.000 eucaliptos. Llámase «Sociedad Pinares de Maldonado».

«La Propaganda». San Carlos, Julio 7 de 1909.

Nº 18

Paloma

Son dos islas muy cerca de tierra, una se llama de la Paloma y otra de la Tuna. La primera tiene pasto y es baja, tendrá un área como de 6 cuadras y es casi redonda.

La segunda es chica, baja y tiene un tunal.

Entre ambas y la costa se forma el puerto llamado de la Paloma, completamente resguardado. Su entrada está frente al oceano y la forma un canal que divide las dos islas. No produce lobos.

Polonio

Son tres islas: 1ª. «La Rasa», su area como de tres cuadras es seca, superficie de arena y piedra, separada de la costa como quince cuadras.

2.ª «La Encantada», separada de la anterior como de ocho a diez cuadras, y de tierra media legua; su tamaño es como de siete cuadras, sin ninguna vegetación ni agua y es de pura piedra.

3.ª Es un islote separado de tierra una legua y de las anteriores como media legua. Su tamaño, como de media cuadra cuadrada y su estructura es un cerro de piedra sin vegetación. En todas hay lobos.

Castillos Grande

Son dos islas: 1ª. «La Isla Seca» dista de la costa cinco o seis cuadras. Su tamaño es como de cuatro cuadras cuadradas, alta y rasa, con poco pasto y sin agua.

2.ª «La Isla del Marco», llamada así por tener en frente en la costa un marco que a veces se tapa y destapa con las arenas. Dista de tierra como una legua, es alta, rasa, sin vegetacion y sin agua. Tienen lobos.

Coronilla

Son dos islas. La mas cercana a tierra se llama «Isla Grande». Dista de la costa una legua y tiene pasto y agua.

La otra es el «Islote de la Coronilla», dista de la anterior diez cuadras y su tamaño es de dos cuadras cuadradas; no es muy elevada y la superficie es de piedra y arena. En las dos anidan lobos.

Memoria de la J. E. A. de Maldonado del año 1874.

Nº 19

Teatro.

El viernes 20 de Febrero de 1829.
Gran Función a beneficio de Joaquín Culebras y Juan M. Velarde.

En celebridad del triunfo de Ituzaingó y después de una brillante sinfonía se cantará la nueva canción patriótica del Estado de Montevideo.

En seguida el Sr. Velarde recitará una alocución nueva en elogio del día y de los Bravos Vencedores.

Después de la cual se representará la interesante comedia nueva en un acto titulada:

E. E. Lord Wellington triunfante o sea La Batalla de los Arapiles y destrucción de Marmont.

Terminará la función con un divertido sainete.

Tal es la funcion que los interesados tienen el honor de ofrecer al respetable público de Montevideo y si merece su aprobación, nada les quedará que desear.

A las ocho y media.

Arch. G. de la Nacion. Ministerio de Gobierno. Montevideo, 1829.

Nº 20

Hé aquí la relación del primer año de los gastos y quebrantos, ocasionados en los aprestos hechos para la faena de la matanza de Lobos; como así mismo el resultado de ella, para que en su consequencia se tenga consideradon por concepto a los perjuicios que se hacen de manifiesto.

Por 4.010 p.s corrtes. a que me he constituido satisfacer a la Real Hacienda por cada uno de los tres años en que he celebrado el Remate ....4.010 Pesos

Gastos y perjuicios sufridos

	Pesos	rls.
Por 70 barriles nuebos comprados con el objeto de conducir el aceite de los Lobos a la Punta del Este a 3 ps	216 «	1/2 «

Por 47 Pipas arqueadas a fierro bien
acondicionadas p.a recibir el Aceite que
conducian los Barriles a 8 ps .... 387 « 2 1/2 «

Pol 62 idem idem sin estar
compuestas a 18 rs .... 143 « 5 1/4 «

Por 20 fanegas de sal a 33 1/2 ps. .... 70 «

Por 100 cueros de Baca pa. hacer
Barracas o habitaciones Pa. los faeneros
y otros menesteres a 4 rs. cada uno. .... 51 « 4 «

Por 42¼ps.costo de la Lancha en reparar las
averías qdo. se fué a la playa .... 42 « 4 «

Por 36 pesos del rejon y amarra que perdió
en dicho naufragio...................................... 36 «
Por 20 ps. costo de llebarla por mar
desde este puesto a aquel destino .... 20 « 5 «

Por 4 fanegas de cal pa. para reparar
los techos de los almacenes del Rey
en la Punta del Leste a 14 rls..................... 7 « 1 3/4 «

Por 3 Jornales del Maestro albañil
a 14 rs .... 5 « 2 «

Por 5 fanegas de porotos blancos
a 5 ps .... 25 « 6 1/4 «

Por 8 arrobas de Yerba mate a 5 ps .... 40 «

Por 2 puertas con sus Herrajes
correspondientes pa. los
almacenes a 11 ps .... 22 «

Por 2 Bentanas idem pa. idem a 5 ps .... 10 «

Por 41fletes a la Punta del Leste para
conducir desde el Pueblo, toda la
Pipería, víveres y cueros a 2 ps .... 82 «

Por 28 Quintales de carne salada a
20 rs .... 70 «

Por 24 Reses de carne fresca a 13 rs .... 36 «

Por 40 ½ quintales de galleta a 9 rs .... 375« 3 1/2 «
Por 16 Sacos enque estaba
ensacada a 4 rs .... 8 «

Por Un bote nuevo que se perdió
con todos los útiles .... 463 «

Por 6 onzas de oro por la condución
por mar de loscueros salvados
en Maldonado a este Puerto .... 103 « 5 «

Por 30 pesos gastados en el
Desembarque y acomodo de ellos .... 30 «

Por 4 meses de sueldos		
a 6 marineros a 10 ps	247 « 2	
Id. al Patron a 17 ps	70 « 1/2	
Id. al cocinero que les		354» 3 1/2»
hacia la comida en la		
Punta del Este a 9 ps	37 « 1/2	

Por 4 meses de sueldo al capataz que dirijía
los faeneros en la isla a razon de 20 ps ..... 80 «
Por Id. id. a un cocinero a 12 ps .... 48 «
Por Id. a dos qe. frehían la grasa de los
Lobos a 12 rs .... 96 «

Por 2565 rs. pagados a razon de medio real por cada uno de los 5,120 cueros Dulces que hicieron losfaeneros	320 «	447»	7»
Por 1.015 id pagados a los mismos a razon de un real por otros tantos cueros que se salaron	126 « 7		

Por 2 piedras de Afilar con sus cajones y cigueñales una en la Isla y otra en tierra a su costo .... 25 « 4 «

Por2 ollas de fierro en .... 12 «

3310 « 4 «

Importe del Remate y Desembolsos Pesos ctes 7320 « 4 «

Razón de los veneficios del Remate.

5120 cueros Dulces qe. se podrían vender a 4 rs	2560 «	3257 «
1015 cueros salados a 5 ½ rs.	697 « ½	

Pérdida qe. se experimenta ps. corts 4063» 3»

Montevideo Dbre. 5 de 1812.

José Gestal.

Escribanía de Gobierno y Hacienda. Montevideo. Nº 129. Año 1811 p.63.

Nº 21

Ministerio de Gobierno Convocatoria

Montevideo. Enero 7 de 1836

Aproximandose el dia 16 de Febrero designado por el Código para la apertura de las Sesiones del Cuerpo Legislativo, el Gobierno con arreglo al art.o 82 del mismo, ha resuelto circular y publicar lo convocacion de los Sres. S. S. y R. R. de ambas C. C. para el mencionado día, y a este efecto, el infrascripto tiene la satisfaccion de dirigirse al S.or D.n Francisco Aguilar Senador por el Departamento de la Colonia exitandolo al cumplimiento de este deber, y con él, a los que constituyen la honorable mision que le han confiado los Pueblos comitentes.
Le es grato al infrascripto aprovechar esta oportunidad de saludar al S.or Senador a quien se dirige con la consideracion mas distinguida.

Francisco Llambí

Al S.or Senador D.n Francisco Aguilar.



INDICE

Este libro se terminó de imprimir en Montevideo - Uruguay
en los Talleres Gráficos de
Katela S.A. en Mayo de 1999
D.L. 310.803


Carlos Seijo
"Hijo espiritual de San Carlos, estudioso de su historia,
su tiempo lo dejó en palabras
y en ellas viven los que ya pasaron..."
1862 - 1956